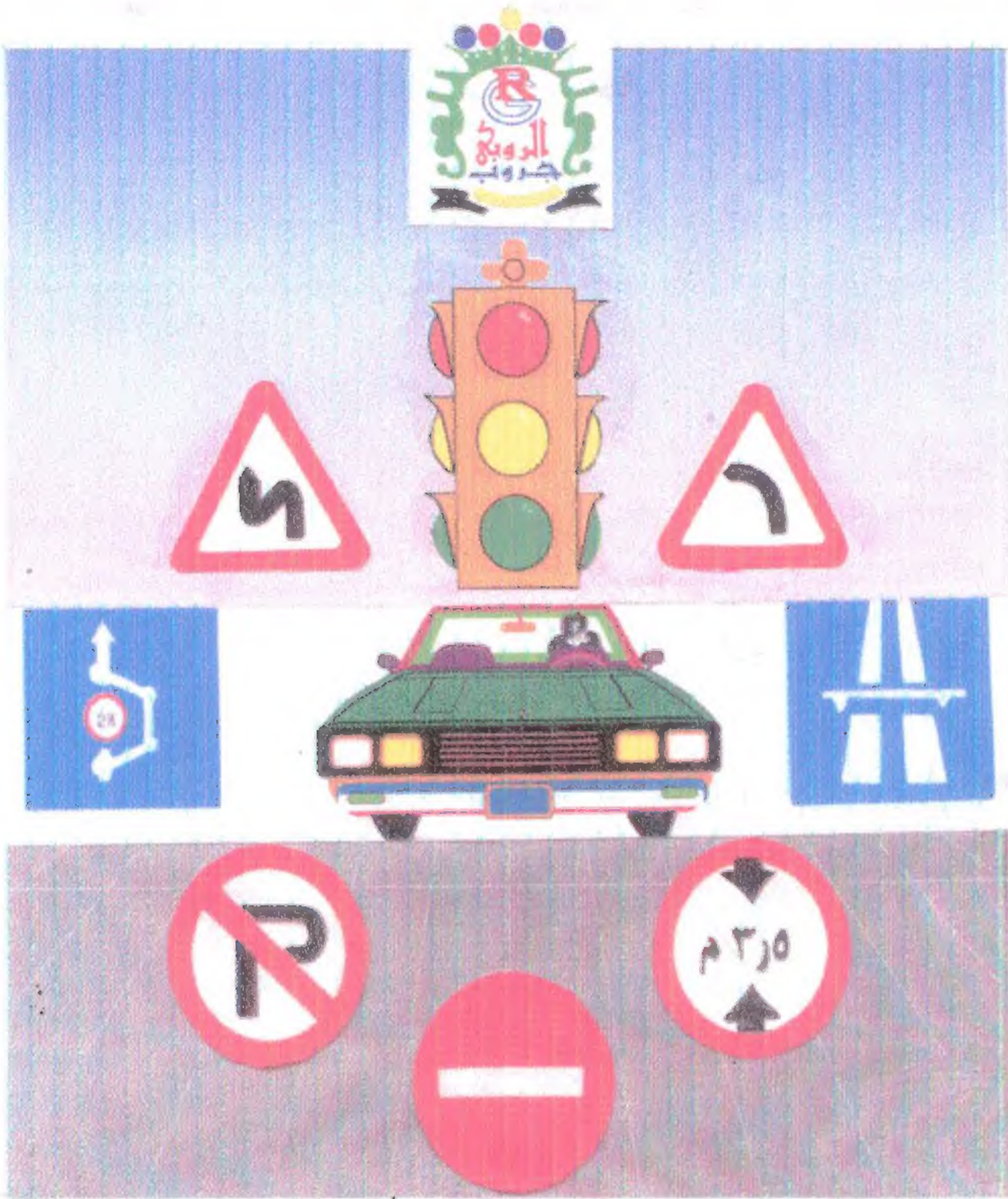


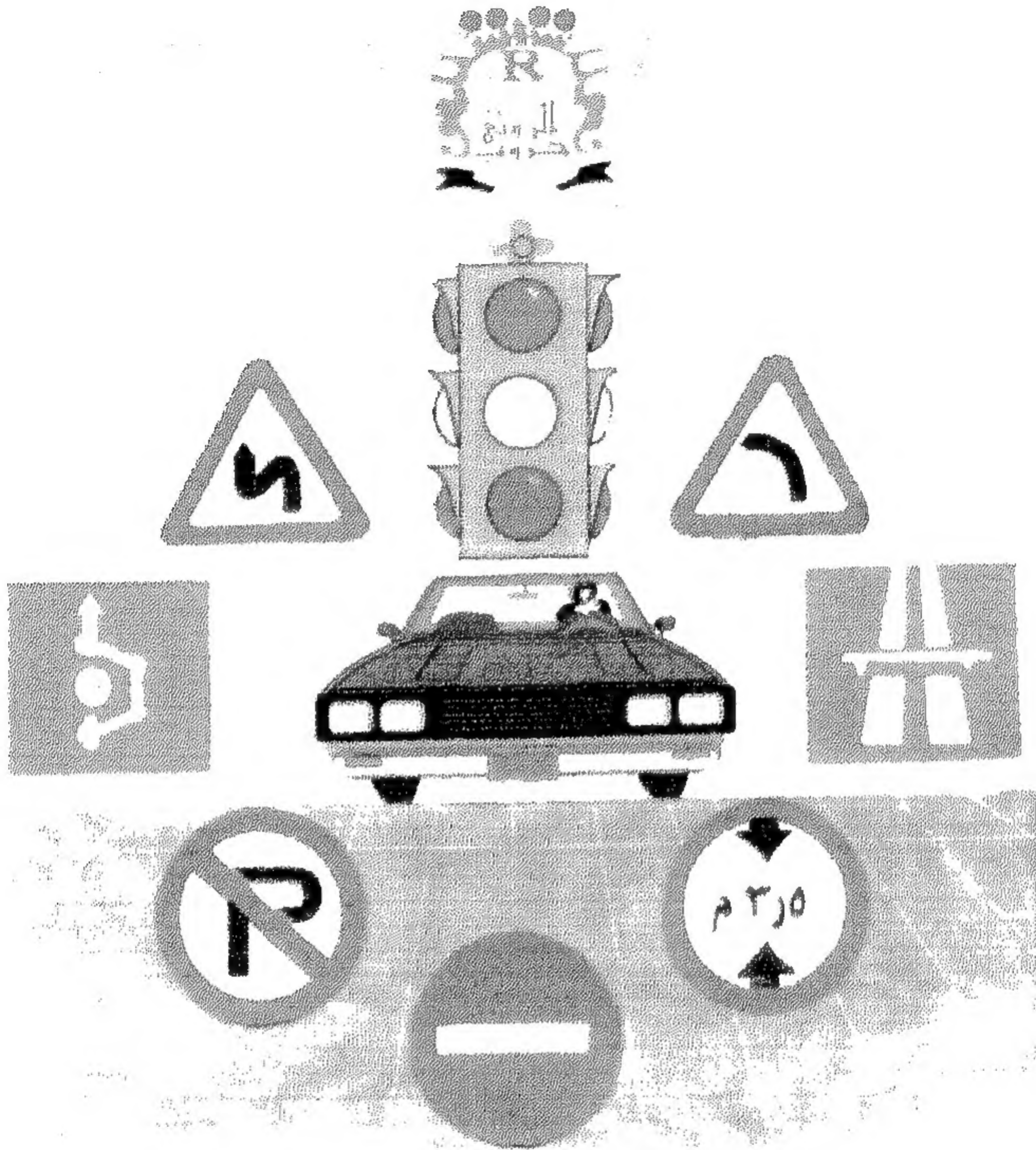
دار الخبرة
للسلامة والتدريب وإصدارات المنظومة المرورية



سلسلة إقرأ المرورية
الجزء الرابع عشر
دليل سائقي شاحنات النقل الثقيل
الجزء الأول
تأليف

السيد الشريف اللواء / يسري محمد الروبي
خبير المرور الدولي والانتقاز والتدخل السريع في الحوادث

دار الخبرة
للسلامة والتدريب وإصدارات المنظومة المرورية



سلسلة إقرأ المرورية
الجزء الرابع عشر
دليل سائقي شاحنات النقل الثقيل
تأليف

السيد الشريف اللواء / يسري محمد الروبي
خبير المرور الدولي والانتقاد والتدخل السريع في الحوادث

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

والصلاة والسلام على أشرف المرسلين محمد نبي الله الأمين الذي
قال: "إماطة الأذى عن الطريق شعبة من شعب الإيمان" اهدي
خلاصة خبرتي وفكري

والى روح السيد الشريف اللواء/ محمد الروبي والدي والى
روح السيدة الشريفة / فاطمة همام والدتي نفعتني الله بهما ونفعهما
بي.

والى كافة طلاب المعرفة المرورية والقانونية من أفراد شرطة
المرور، ورجال القانون، ومن شباب المعاهد والكليات المعنية
بتخريج رجل الأمن والمرور والقانون الكفاء، الذي يواكب نهضة
اليوم وطموح الغد بما يتحقق له من اللياقة العالية، والفهم الملتزم،
والخلق القويم أقدم ذلك جزءاً من المسيرة المباركة لمصرنا
الحبيبة العريقة...

والى كل مواطن مصري وعربي يرغب في الحصول على
تلك المعرفة أهدي خلاصة فكري، وخبرة عملي في هذه
الصفحات، لتكون له نبراساً يضيئ له الطريق، وعوناً له ولمصرنا
في حل مشكلة المرور وذلك عملاً بالاية القرآنية.

﴿ إن أريد إلا الإصلاح ما استطعت وما توفيقي إلا بالله ﴾ ﴿ الله ﴾
والله أسأل أن ينفع بها البلاد والعباد في حياتي وبعد مماتي .



السيد الشريف اللواء
يسرى محمد محمد الروبي



والصلاة والسلام على نبي الرحمة محمد الصادق الأمين صلى الله
عليه وعلى آله وصحبه وسلم

مقدمة

أصبحت مشاكل المنظومة المرورية وهاجس الحوادث الناتجة
عنها أمرا بالغ الإزعاج في كل بلاد العالم على السواء ،ومن هنا
تعمل الجهات المسئولة عن الأمن المروري والسلامة لمستخدمي
الطريق على نشر الوعي المروري بشتى الوسائل والقنوات
الإعلامية وأساليب الدعوة.

ويبلغ حرص هذه الجهات مداه إذا نظرنا إلى هذا الكم الهائل من
الأفلام المرئية، والمواد المسموعة المسجلة على شرائط ، وإلى
الكتيبات والنشرات التي يتم إنتاجها بهدف التوعية والدعوة إلى
السلامة العامة، وبالطبع فإن مسببات المشاكل و الحوادث لا تتغير
بين يوم و ليلة أو من عام لآخر، لذا فإن هذا الإلحاح والمتابعة من
أجل نشر الوعي المروري وأساليب السلامة وحل مشاكل
المنظومة المرورية يأتي من القناعة التامة بأن الأساس في كل ما
يتم نشره أو إنتاجه مما أشرت إليه من أوعية الإعلام
والتوعية،إنما هو بهدف ترسيخ مفاهيم الأمن والسلامة، وصولاً
إلى ما يجعل من القيادة مجالا لتطبيق مجموعة من الأخلاقيات
النبيلة، والمثل الكريمة، والسلوك المتحضر.. ومن هنا، فإن ما
رُصد في هذا المؤلف من معلومات ربما لا يكون جديداً كل الجدة
بالنسبة للبعض، ولكنه- بكل تأكيد- يد ممدودة للجميع، تساندهم
وترشداهم للطريق السليم، وتأخذ بيد السالكون في دروب (المحافظة
على الحياة)، والداعين (للسلامة على الطرق)، وتبارك خطاهم.

ويبذل كل ذلك للوصول الي حل مشاكل المرور والقيادة الامنة بدون حادث اما اذا وقع الحادث لا قدر الله فهناك ما يبذل من جهات عديدة بعد مرحلة وقوع الحادث للتدخل في حل الأزمات المرورية لتقليل اثار الحادث واسعاف المصابين ودفن المتوفين وازالة اثار الحادث أو التدخل حين وقوع أزمة مرورية نتيجة وقوع كوارث صناعية أو طبيعية.

ومن هنا كان الهدف الأساسي من هذا المؤلف وهو التعريف بكل ما يهم سائقي الشاحنات وخصوصا الثقيلة من تطبيق والاستفادة من قواعد الامن والسلامة ومن ملاحظات عامة ونصائح هامة في القيادة وإصول التحميل العلمية والعملية وكيفية اختيار الاطارات وكيفية التعامل معها وبداية ظواهر تلفها وكيفية تفادي ذلك وإستشعار مصادر الخطر اثناء القيادة وكيفية تفاديها وكل ما يهم سائق الشاحنة وذلك للمساهمة في حل المشاكل والأزمات المرورية وكيفية الاستفادة من التشغيل الامثل للمركبة وإطالة عمرها .

والله اسأل عز وجل ان يتقبل هذا العمل خالصا لوجهه الكريم من باب اماطة الاذي عن الطريق حيث قال محمد سيد الخلق اجمعين ونبي الله الامين صلي الله عليه وعلي اله وصحبة وسلم) ان الايمان بضع وستون شعبة وفي قول اخر بضع وسبعون شعبة اولها قول لا اله الا الله وادناها اماطة الاذي عن الطريق وان الحياء احد شعب الايمان) وقال (خيركم خيركم لأهله وأنا خيركم لأهلي) وقال (خيركم من تعلم وعلم) صدقت يا حبيبي يا رسول الله صلي الله عليك وسلم .

جعلنا الله وإياكم من هذه الخيرة ، واللهم علمنا ما ينفعنا وأنفعنا بما
علمتنا.

والله نسأل السداد والتوفيق لما فيه خير البلاد والعباد ،،،

مع تحيات خبير المرور النولى والانقاذ والتدخل
السريع فى الحوادث ورئيس مجلس إدارة الدار

المسيد الشريفه اللواء

يسري محمد محمد الروبي



سبحانك لا علم لنا الا ما علمتنا انك انت العليم

الحكيم

صدق الله العظيم

سورة البقرة اية (٣٢)

السيرة الذاتية للمؤلف

السيد الشريف اللوات

يسري محمد محمد الروبي

خبير المرور الدولي والانقاذ والتدخل السريع فى الحوادث
ورئيس مجلس إدارة دار الخبرة للسلامة والتدريب وإصدارات
المنظومة المرورية



﴿فَمَنْ أَتَرَىٰ مُدْرِكًا يَوْمَ ذَٰلِكَ﴾ **﴿فَمَنْ أَتَرَىٰ مُدْرِكًا يَوْمَ ذَٰلِكَ﴾**

يَضْرِبُ اللَّهُ الْأَمْثَالَ ﴿

نَسَّيْتُ عَنْكَ اللَّهُ عِلْمِي وَاسْلَمَ (خَيْرُكُمْ مَنْ تَعَلَّمَ الْقُرْآنَ وَعَلِمَهُ
رَبِّي نَسَّيْتُ عَنْكَ خَيْرُكُمْ مَنْ تَعَلَّمَ الْعِلْمَ وَعَلِمَهُ) صَدَقْتَ يَا حَبِيبِي يَا رَسُولَ
اللَّهِ صَلَّى اللَّهُ عَلَيْكَ وَاسْلَمَ

من هو السيد الشريف اللواء / يسري محمد محمد الروبي



هو الذي يتشرف بأنه من ذرية سيدنا ومولانا رسول الله صلى الله عليه وسلم نسبا حيث أن جده لأبيه سيدنا الحسن رضي الله عنه وأرضاه وحسبا حيث أن جده لأمه سيدنا الحسين رضي الله عنه وأرضاه وجده الأكبر سيد الخلق محمد رسول الله صلى الله عليه وسلم والحمد لله عز وجل الذي منّ عليه وشرّفه بهذا النسب والحسب.

- هو من مواليد جمهورية مصر العربية.
- خريج كلية الشرطة سنة ١٩٧٠ م.
- تلقى دورات في التدريب العسكري و الأسلحة والمفرقات وازالة الألغام والشراك الخداعية والقنابل حتي خبير اول في المفرقات والازالة وقد مارس هذه المهنة حتي تم النصر بفضل الله في اكتوبر سنة ١٩٧٣ م.
- ثم اختير للعمل بالمرور منذ ذلك التاريخ وحتى سنة ١٩٩٧ م.

وهو الذي شغل ويشغل حتي الان ما يلي:

- خبير المرور واجهزة التحكم في المرور بالرادار من سويسرا.
- خبير اجهزة تعليم قيادة السيارات بالكمبيوتر من الولايات المتحدة الامريكية.
- خبير الانقاذ والاغاثة والتدخل السريع لاغاثة وانقاذ المصابين في حوادث المرور علي الطرق السريعة من فرنسا.

حاصل علي دبلومات في مجال المرور من كل من:

- معهد شيكاغو للمرور بالولايات المتحدة الامريكية.
- اكااديمية الشرطة بنيويورك بالولايات المتحدة الامريكية.
- معهد زيورخ بسويسرا للتحكم في المرور بالرادار.
- معهد دوسلدرف بألمانيا للتحكم في المرور.
- معهد الانقاذ والتدخل السريع في حوادث المرور علي الطرق بانرباك بفرنسا.

- معهد بن هاملتون بالولايات المتحدة الامريكية لتعليم القيادة بالسميوليتور .

شغل المناصب الاتية:

- منذ التخرج وحتى عام ١٩٧٣ م شغل مناصب شرطية في التدريب العسكري ثم خبير ازالة قنابل و مفرقات .

- منذ عام ١٩٧٣ م حيث كان يشغل رتبة النقيب وحتى رتبة اللواء شغل جميع الوظائف المرورية في هذه الرتب حتي مدير الادارة العامة للطرق والعمليات بعموم الجمهورية بالادارة العامة للمرور .

- مصمم ومنفذ اول سيارة للتدخل السريع في الحوادث الجسيمة والتي تعمل بالادارة العامة للمرور .

- مصمم ومنفذ اول سيارة تحقيقات متنقلة بجمهورية مصر العربية .

- مصمم ومنفذ اجهزة التحكم في المرور بالرادار بالطاقة الشمسية والتي تعمل بالادارة العامة للمرور .

- أنشأ اول معمل لإصلاح وصيانة اجهزة الرادار ومعدات التقنية الحديثة للمرور على نفقة الخاصة وإهداه للادارة العامة للمرور ومازال يعمل بها حتى الان .

- مؤسس بجمعية الوعي المروري بنادي الشمس لتعليم القيادة بالسميوليتور .

- عضو الجمعية العلمية العربية للنقل بجمهورية مصر العربية
- عضو جمعية الوقاية من حوادث الطرق بجمهورية مصر العربية

- عضو جمعية ادارة الاعمال العربية بجمهورية مصر العربية
- عضو جمعية الطرق العربية بجمهورية مصر العربية .

المدرس لمادة المرور في كل من :-

- المدرس للمرور بمعهد المقاولين العرب للمحترفين .

- المدرس للمرور بمعهد مرور محافظة الجيزة وخبير اجهزة السميولتور بها.
- المدرس بمعهد تدريب ضباط المرور بالادارة العامة للمرور
- المدرس بمعهد تدريب ضباط الشرطة باكاديمية مبارك للامن .
- المدرس للمرور بمعاهد امناء الشرطة بجمهورية مصر العربية
- المدرس بمعاهد مندوبي الشرطة والصف والجنود بجمهورية مصر العربية.
- المدرس لمحترفي عمليات المطاردة الامنية وقيادة سيارات الطوارئ .
- المدرس للمرور بمعاهد الامن المركزي .
- المدرس بمعاهد الصف والجنود للشرطة .

المحاضر في كل من:

- مركز بحوث الشرطة بالاكاديمية .
- المحاضر لضباط المرور بجمهوريات الكمنولث.
- المحاضر بجمعية ادارة الاعمال العربية.
- المحاضر بمعهد المرور بالادارة العامة للمرور.
- المحاضر بمعهد تدريب ضباط الشرطة باكاديمية مبارك للامن
- المحاضر بمعهد التكنولوجيا بالمقاولون العرب.
- المحاضر باكاديمية النقل البحري بجامعة الدول العربية .
- المحاضر بجامعة العلوم والتكنولوجيا بجامعة اكتوبر .
- المحاضر بجميع المعاهد ذات الصلة بالوطن العربى .

الكاتب والمحرر في المجالات الاتية:

- مجلة اخبار السيارات بجريدة الاخبار.
- مجلة السلامة والوقاية من الحوادث المصرية .
- مجلة الامن العام .
- مجلة الشرطة .

المتحدث عن هذه العلوم فى القنوات الفضائية والمحلية مرنيا
وإذاعيا .

وهو والذي حضر اكثر من مائة وخمسون مؤتمرا للمرور
محليا وعالميا فى هذا الشأن .

وهو الآن رئيس مجلس إدارة دار الخبرة للسلامة و التدريب
وإصدارات المنظومة المرورية و رئيس مجلس ادارة مجموعة
شركات الروبى وكذا الروبى جروب للمحاماه والخدمات الدولية
والمحام بالنقض والدستورية والادارية العليا وهو عضو نقابة
المحاميين المصرية وعضو نقابة المحامين العرب وعضو نقابة
المحاميين الدولية .

ومقره الدائم مدينة ٦ اكتوبر - الحى المتميز عماره ٢٨ المجاورة
الثانية بجوار بنك التعمير والأسكان تليفون ٠٨٢ ٣٨٣٥٤٠ فاكس
عادى ٣٨٣٥٢٩٣٣ وفاكس ملون ٣٣٧٦٢٩٠٠

محمول رئيس مجلس الادارة : ٠١٢٢١١٧٨٢٤

محمول المستشار مدير الدار : ٠١٢٣٧٢٠٢٨٩

محمول مدير التدريب بالدار : ٠١٢٢٢١٦٦٥٩

E-mail: darelkhebra@hotmail.com

Website: www.elroubygroup.com

وقد منّ الله عز وجل عليه بالقيام بالمؤلفات المرورية
الأتية وجميعها مسجل محليا وعالميا بأسم السيد الشريف اللواء
يسري الروبى خبير المرور الدولي وهى :
- كتاب قواعد وأداب المرور والأنظمة العلمية للقيادة الأمنة .
- كتاب سيارات الأغاة .
- كتاب اجراءات المعاينة والتحقيق المتبعة فى حوادث المرور .

- كتاب رخص السير واجراءات اصدارها (التسجيل والفحص ورخص السير واللوحات) .

- كتاب رجل المرور وتنظيم حركة السير .

- كتاب القيادة الوقائية الجزء الأول .

- كتاب القيادة الوقائية الجزء الثاني .

- كتاب رخص القيادة وكيفية الحصول عليها واجراءات اصدارها

- كتاب المنظومة المرورية الجزء الاول .

- كتاب المنظومة المرورية الجزء الثاني .

- كتاب المنظومة المرورية الجزء الثالث .

- كتاب المنظومة المرورية ونور رجل المرور بها .

- كتاب الدوريات المرورية وانوعها والهدف منها .

- كتاب اهداف ومهام العمل المروري .

- كتاب التقنية الحديثة في مجال المرور .

- كتاب ما يتبع حياال السيارات المبلغ بسرقتها مروريا .

- كتاب مبادئ قواعد واداب المرور والقيادة الأمانة لراغبي الحصول على اجازة القيادة

- كتاب إدارة الأزمات المرورية .

- كتاب تخطيط و تحقيق الحوادث المرورية واجراءات المعالنه لها

- كتاب كيفية اعداد سائق سيارات ومركبات الطوارئ والاغاثة والتدخل السريع في الحوادث .

- كتاب تنظيم مسرح الحادث المروري وعمل التحاويل والانذار بالحادث وكيفية وضع الانوار المرورية بمسرح الحادث المروري .

- كتاب أساليب الإستيقاف والقبض والتفتيش لرجال المرور .

- كتاب قواعد وأداب المرور والأنظمة العلمية للقيادة الأمانة المعدل الجزء الأول .

- كتاب قواعد وأداب المرور والأنظمة للقيادة الأمانة المعدل الجزء الثاني .
- كتاب سلامة الإطارات.
- برنامج تخطيط وتحقيق الحوادث المرورية وإجراءات المعاينة لها وتحليلها لاستنتاج النقط السوداء وتعديلها للحد من الحوادث المستقبلية .
- كتاب علمية حادث المرور وكيفية وقوعه وكيفية تفاديه أو التقليل من اثاره الجزء الأول .
- كتاب علمية حادث المرور وكيفية وقوعه وكيفية تفاديه أو التقليل من اثاره الجزء الثاني .
- كتاب المشاكل والازمات المرورية وماهو الأسلوب العلمي في إدارتها وإلى من يوجه الخطاب لحلها.
- كتاب سلسلة أقرأ المرورية الجزء الاول : قواعد وأداب المرور - بدء السير - فن القيادة - لغة التخاطب المرورية.-
- كتاب سلسلة أقرأ المرورية الجزء الثاني: وسائل الامان بالسيارة - سلامة الاطارات - ارشادات وملاحظات ونصائح - اهم التعديلات الجديدة على قانون المرور.
- كتاب سلسلة أقرأ المرورية الجزء الثالث: خطوات القيادة - تسلم عجلة القيادة - القيادة واستخدام عصا النقل - الرؤية والتقدير - المناورات الاساسية - التحكم في الوقت والمسافة - التعامل مع مستخدمي الطريق - الحالات الحرجة وكيفية التعامل معها.
- كتاب سلسلة أقرأ المرورية الجزء الرابع: علمية حادث المرور و كيفية وقوعه و كيفية تفاديه او التقليل من اثاره والأحكام الشرعية الحنيفة فيه .
- كتاب سلسلة أقرأ المرورية الجزء الخامس: رخص القيادة وكيفية الحصول عليها-رخص السير وإجراءات إصدارها
- كتاب سلسلة أقرأ المرورية الجزء السادس : سيارة الإغاثة ومحتوياتها وكيفية التشغيل.

- كتاب سلسلة أقرأ المرورية الجزء السابع : انواع دوريات المرور ومهامها - إستيقاف رجل المرور لقائد السيارة - أهداف ومهام العمل المروري - التقنية الحديثة لأجهزة المرور - الخدمات الهامة والتشريفات .
- كتاب سلسلة أقرأ المرورية الجزء الثامن : أساليب الإستيقاف و القبض و التفتيش والمطاردة لرجال المرور.
- كتاب سلسلة أقرأ المرورية الجزء التاسع : تخطيط وتحقيق الحوادث المرورية وإجراءات المعاينة لها وتحليلها لإستنتاج النقاط السوداء وتعديلها للحد من الحوادث المستقبلية.
- كتاب سلسلة أقرأ المرورية الجزء العاشر والحادى عشر والثانى عشر: المشاكل والازمات المرورية واسبابها وطرق حلها.
- كتاب سلسلة أقرأ المرورية الجزء الثالث عشر : إستشعار مصادر الخطر وإدراكه وتفايه أثناء القيادة .
- كتاب سلسلة أقرأ المرورية الجزء الرابع عشر : دليل سائقى الشاحنات .

بأقى أجزاء المنظومة المرورية تحت الطبع الإصدار

مجالات الخبرة

الإستشارات :-

تقديم جميع الخدمات و الإستشارات المرورية والقانونية فى مجال المرور والقيادة الامنة و كل ما يتعلق بتنمية و إدارة الموارد البشرية لها والتخطيط والتنظيم المروري للطريق .

التصميمات :-

القيام بجميع التصميمات الخاصة بالتقنية الحديثة للتحكم المرورى بما فيها اجهزة التحكم فى المرور بالرادار وكذا واجهزة التدخل السريع لفض الأشتباك فى الحوادث المرورية وهى ما تسمى

مرحلة ما قبل سيارة الأسعاف (مرحلة الأغاثة) وكذا تجهيز سيارات المرور وغرف العمليات المتنقلة وغرف ادارة الأزمات المرورية وهو الذي قام بتصميم وتصنيع اول جهاز للتحكم فى المرور بالرادار يعمل بالطاقة الشمسية وهو الذى يعمل بجمهورية مصر العربية الآن كما قام بتصميم وتصنيع سيارة الأغاثة وهى التى تعمل بالطرق السريعة بالأدارة العامة للمرور بجمهورية مصر العربية كما قام بتصميم وتنفيذ وتصنيع سيارة التحقيقات فى الحوادث المرورية وكذا تصميم وتصنيع الأنوار المرورية الخاصة بالتحاويل و الأنداز عن وجود حادثة وانوار المحددات والموجهات المرورية

التدريب :-

قام بإعداد وتصميم وتنفيذ وشارك فى الدورات التدريبية والبرامج الآتية :-

- برنامج ودورات المحترفين للناقلات الثقيلة التجارية بمعهد المقاولين العرب بجمهورية مصر العربية .
- برنامج ودورات اعداد السائق الخاص بمعهد المرور بمحافظة الجيزة .
- برنامج ودورات تعليم القيادة بالسمبوليتور فى نادى الشمس بجمهورية مصر العربية .
- برنامج ودورات التدريب الأساسى بمعهد تدريب ضباط المرور بالأدارة العامة للمرور بجمهورية مصر العربية .
- برنامج ودورات التقنية الحديثة لمعدات المرور بمعهد تدريب ضباط المرور بالأدارة العامة للمرور بجمهورية مصر العربية .
- برنامج ودورات التراخيص بمعهد تدريب ضباط المرور بالأدارة العامة للمرور بجمهورية مصر العربية .

● برنامج ودورات التدريب على تشغيل اجهزة التحكم في المرور بالرادار بمعهد تدريب ضباط المرور بجمهورية مصر العربية .

● برنامج ودورات تشغيل معدات سيارة الاغاثة والتدخل السريع و فض الاشتباك في الحوادث بمعهد تدريب ضباط المرور بالأدارة العامة للمرور بجمهورية مصر العربية .

● برنامج ودورات المنظومة المرورية بمعهد تدريب ضباط المرور بالأدارة العامة للمرور بجمهورية مصر العربية .

● برنامج ودورات ضباط المرور بجمهوريات الكمنولث بمركز بحوث الشرطة بأكاديمية مبارك للأمن بجمهورية مصر العربية .

● برنامج ودورات ضباط المرور لدول قارة افريقيا بمركز بحوث الشرطة بأكاديمية مبارك للأمن بجمهورية مصر العربية .

● برنامج ودورات التحكم في المرور بأجهزة الرادار لضباط المرور بجمهوريات الكمنولث بمركز بحوث الشرطة بأكاديمية مبارك للأمن بجمهورية مصر العربية .

● برنامج ودورات التحكم في المرور بأجهزة الرادار لضباط المرور بدول قارة افريقيا .

● برنامج ودورات مشكلات المرور في المدن الكبرى لضباط المرور بجمهوريات الكمنولث بمركز بحوث الشرطة بأكاديمية مبارك للأمن بجمهورية مصر العربية .

● برنامج ودورات مشكلات المرور في المدن الكبرى لضباط المرور بدول قارة افريقيا بمركز بحوث الشرطة بأكاديمية مبارك للأمن بجمهورية مصر العربية .

● برنامج ودورات المرور بمعاهد امناء الشرطة بجمهورية مصر العربية .

- برنامج ودورات المرور بمعاهد مندوبى الشرطة والصف والجنود بجمهورية مصر العربية .
- برنامج ودورات محترفى عملية المطاردة الأمنية وقيادة سيارات ومركبات الطوارئ بجمهورية مصر العربية .
- برنامج ودورات سائقى مركبات الشرطة بمعاهد الأمن المركزى بجمهورية مصر العربية .
- برنامج ودورات معلمى قائدى سيارات الشرطة بمعسكر مبارك بجمهورية مصر العربية .
- برنامج دورة منظومة الطوارئ اعتبارا من وقوع الحادث وحتى التعامل معه المقدمة لشرطة عمان السلطانية لسلطنة عمان .
- برنامج دورة المنظومة المرورية العلمية الأمانة وما تؤمنه للمنشآت الكبرى والمدن الصناعية من احتياجات المقدمة للهيئة الملكية للجبيل وينبع بالمملكة العربية السعودية .
- برنامج ودورات التدريب على قيادة مركبات الأسعاف وكيفية تخطى المواقف الحرجة والخطرة بمركز تدريب النيل للتأمين الصحى بجمهورية مصر العربية .
- برنامج و دورة مشكلات المرور والحلول العلمية لها المنفذة بأكثر من بلد عربي .
- برنامج و دورة وسائل الأمان لقائد السيارة وركابها وتطورها المنفذة فى أكثر من بلد عربي .
- برنامج و دورة وسائل الاتصال فى العملية المرورية والمنفذة فى أكثر من بلد عربي .
- برنامج و دورة حوادث المرور والتخطيط لها المنفذة فى أكثر من بلد عربي .
- برنامج و دورة قواعد واداب المرور والأنظمة العلمية للقيادة الأمانة والمنفذة بجمهورية مصر العربية وأكثر من بلد عربي.

- برنامج ودورة التقنية الحديثة لأجهزة المرور والمنفذة بجمهورية مصر العربية واكثر من بلد عربي .
- برنامج و دورة اهداف ومهام العمل المرورى وانواع الدوريات ومهامها المنفذة بجمهورية مصر العربية واكثر من بلد عربي .
- برنامج و دورة اسيتاف رجل المرور لمستخدم الطريق والمنفذة بجمهورية مصر العربية واكثر من بلد عربي .
- برنامج و دورة المنظومة المرورية ودور رجال المرور بها المنفذة بجمهورية مصر العربية ودولة الكويت .
- برنامج و دورة حوادث المرور المقدمة لسلطنة عمان
- برنامج و دورة اهداف ومهام العمل المرورى والمقدمة لسلطنة عمان.
- برنامج و دورة برنامج محقق حوادث المرور المقدمة للأقطار العربية .
- برنامج و دورة برامج القائمين على قيادة مركبات الطوارئ للأقطار العربية .
- برنامج القائمين بالتأمين ضد حوادث السيارات المقدمة للأقطار العربية.
- برنامج القيادات العليا فى المرور ودورهم فى المنظومة المرورية المقدم بجمهورية مصر العربية .
- برنامج القيادات الوسطى فى المرور ودورهم فى المنظومة المرورية المقدم بجمهورية مصر العربية .
- البرنامج الأساسى لرجل المرور ودوره فى المنظومة المرورية المقدم بجمهورية مصر العربية .
- برنامج من يقوم بالقضاء فى حوادث المرور المقدمه بجمعية ادارة الأعمال العربية .
- برنامج القائم بالأدعاء فى حوادث المرور المقدمه بجمعية ادارة الأعمال العربية .

- برنامج و دورة التعامل مع الدبلوماسيين فى قضايا مخالفات المرور والمنفذة بإدارة المرور بشرطة ابو ظبي للسادة الضباط وضباط الصف .
- برنامج القيادة العلمية الأمانة لسائقى سيارات شركة عجيبة للبترول بجمهورية قمصر العربية للوصول بهم الى اقل نسبة من الحوادث .
- برنامج نظام الأمن بالمنشآت الصحية ودليل التشغيل المقدم بجمعية ادارة الاعمال .
- برنامج اعداد سائق مركبات الطورائى من انقاذ واغاثة ودفاع مدني واطفاء المقدم بجمعية ادارة الاعمال العربية لجميع الشركات والمصانع داخل جمهورية مصر العربية وخارجها.
- برنامج نظام الأمن بالمنشآت الصناعية و البترولية ودليل التشغيل المقدم من اصدارات المنظومة المرورية .
- برنامج القيادة العلمية الأكثر امانا المقدم للسادة العاملين بشركة عجيبة للبترول.
- برنامج القيادة العلمية الأمانة للسادة العاملين والمهندسين بالشركة المصرية لخدمات المحمول موبينيل وشركاتها بجمهورية مصر العربية.
- برنامج القيادة العلمية الأمانة السائقين العاملين بالشركة المصرية لخدمات المحمول موبينيل وشركاتها بجمهورية مصر العربية.
- برنامج القيادة العلمية الأمانة الأولية والمتقدمة للسائقين المحترفين بشركة المقاولون العرب – عثمان أحمد عثمان وشركاه.
- برنامج القيادة العلمية الأمانة الأولية والمتقدمة للسادة المهندسين بشركة المقاولون العرب – عثمان أحمد عثمان وشركاه.

● برنامج ودورات الإستيقاف و القبض و التفتيش لرجال الشرطة و المرور بإمارة ابوظبي و العين بدولة الإمارات العربية المتحدة.

● وضع برامج المنظومة المرورية بأجزائها الستة والإشراف العام عليها وكذا تنفيذها بالإشتراك مع شركة جرناس لحلول الأمن والسلامة ونظم المعلومات والتدريب والتي يمتد نشاطها الى كل السوق الخليجية والساحتين العربية والدولية تحت رعاية الشيخ طحنون بن سعيد آل نهيان.

● برنامج إعداد مسؤولي السلامة المرورية للسادة المهندسين والمشرقيين بشركة المقاولون العرب – عثمان أحمد عثمان وشركاه.

وقد تم تنفيذ برامج عديدة داخل جمهورية مصر العربية للشركات البترولية التابعة للهيئة وعلى سبيل المثال

● برنامج القيادة العلمية الأمانة والوقائية لشركة أنبي للبترول بمقرها بالقاهرة .

● برنامج القيادة العلمية الأمانة والوقائية لشركة رشيد للبترول بمقرها بالقاهرة.

● برنامج القيادة العلمية الأمانة والوقائية لشركة رشيد للبترول بحقول الشركة.

● برنامج القيادة العلمية الأمانة لشركة مصر للصيانة بمقر الشركة بالقاهرة.

● برنامج القيادة العلمية الأمانة لشركة مصر للصيانة بمجمع البترول بالعامرية بالإسكندرية .

● برنامج القيادة العلمية الأمانة المتقدم (القيادة الوقائية) لشركة مصر للصيانة بمقر الشركة بالقاهرة

● برنامج القيادة العلمية الأمانة المتقدم (القيادة الوقائية) لشركة مصر للصيانة بمجمع البترول بالعامرية.

- برنامج القيادة العلمية الأكثر امانا المقدم للسادة العاملين بحقول بترول الصحراء الغربية من شركة عجيبة للبترول للوصول بهم الى اقل نسبة حوادث و الإستغلال الأمثل لوقت التشغيل وكيفية اختيار اطارات السيارة والتعامل معها .
- برنامج القيادة العلمية الأكثر امانا المقدم للسادة العاملين بمقر الشركة الرئيسي لشركة عجيبة للبترول للوصول بهم الى اقل نسبة حوادث و الإستغلال الأمثل لوقت التشغيل وكيفية اختيار اطارات السيارة والتعامل معها .
- برنامج القيادة العلمية الأمانة والوقائية لشركة أنبي للبترول بمقرها بالقاهرة.
- برنامج القيادة العلمية الأمانة والوقائية لشركة جبل الزيت للبترول بمقرها بالقاهرة.
- برنامج القيادة العلمية الأمانة والوقائية لشركة جبل الزيت للبترول بحقول الشركة.
- البرنامج التدريبي المتقدم والخاص بدور رجل المرور في المنظومة المرورية وكيفية الإستفادة به في الحد من الحوادث ونتائجها في مواقع البترول الإنتاجية المقدم للهيئة العامة للبترول لجميع الشركات التابعة للقطاع.
- برنامج مديري السلامة والصحة والبيئة المقدم بالهيئة العامة للبترول لجميع الشركات التابعة للقطاع.
- برنامج القواعد العلمية الأمانة المقدم بالهيئة العامة للبترول لجميع الشركات التابعة للقطاع.
- برنامج تحقيق حوادث المرور المقدم بالهيئة العامة للبترول لجميع الشركات التابعة للقطاع .
- برنامج القيادة العلمية الأمانة لشركة جيسوم للبترول.
- برنامج سيارة الإغاثة وطريقة عملها وحتوياتها المقدم بالهيئة العامة للبترول لجميع الشركات التابعة للقطاع.

• برنامج الحالات الخطرة الطارئة اثناء القيادة للسائقين المحترفين وكيفية الخروج منها لشركة مصر للصيانة البترولية.

• برنامج القيادة العلمية للأمنة للعاملين بهيئة الثروة المعدنية.
• برنامج القيادة العلمية الأمنة المتقدمة للعاملين بهيئة الثروة المعدنية.

علما بأن جميع هذه البرامج تشمل التقييم المبني وورش العمل والتدريب العملي والتقييم النهائي ومنح الشهادة بعد ذلك .

وقد تم تنفيذ برامج تدريبية عديدة على مستوى العالم العربي ومنها على سبيل المثال

• برنامج دورة منظومة الطوارئ اعتبارا من وقوع الحادث وحتى التعامل معه المقدم لبتترول عمان السلطانية لسلطنة عمان .

• برنامج دورة المنظومة المرورية العلمية الأمنة وما تؤمنه للمنشآت الكبرى والمدن الصناعية من احتياجات المقدمة للهيئة الملكية للجبيل وينبع بالمملكة العربية السعودية .

• برنامج و دورة المنظومة المرورية ودور رجال المرور بها المفنذ بجمهورية مصر العربية وشركات البترول بدولة الكويت .

• برنامج و دورة حوادث المرور المقدمة بجمهورية مصر العربية وسلطنة عمان لشركات البترول.

• برنامج و دورة اهداف ومهام العمل المروري المقدمة لسلطنة عمان لشركات البترول.

• دورة و برنامج تحقيق وتخطيط حوادث المرور المقدمة لشركات البترول بأبو ظبي .

• برنامج التعامل مع الدبلوماسيين بأبو ظبي .

• برنامج تخطيط حوادث المدن بأبو ظبي .

- برنامج الاستيقاف المروري بالعين .
- برنامج لغة التخاطب المروري بالعين .
- برنامج السلامة المرورية بالعين .
- برنامج سلامة الاطارات بابو ظبي .
- برنامج سلامة تحميل الشاحنات المقدم بالمملكة العربية السعودية .
- برنامج إستشعار وإدراك مصادر الخطر وتفاديه أثناء القيادة المقدم للجمهورية العربية السورية .

فالى كل مواطن مصري وعربي يرغب في الحصول على تلك المعرفة ودراساتي وبراءة الاختراعات المرورية والمسجلة محليا وعالميا أهدى خلاصة هذا الفكر وخبرة عملي طيلة خمسة وثلاثون عاما من العمل بالمرور والتدريب محليا ودوليا لتكون له نبراسا يضيئ له الطريق، وعونا له ولمصرنا في حل مشكلة المرور سواء في حياتي أو بعد مماتي عسى الله أن يتقبله خالصا لوجهه الكريم.

والله وحده المقصود وهو الموفق المعبود ،،

مع تحيات
السيد الشريف اللواء
يسري محمد محمد الروبى

الباب الأول

قواعد و آداب المرور

الفصل الأول: الحاجة إلى مدارس تعليم قيادة السيارات وتطورها.

الفصل الثاني : قواعد و آداب المرور.

تمهيد

المرور مشكلة إنسانية

مع تطور الحضارة الحديثة، وثرأء الحياة الإنسانية بما أنتجته هذه الحضارة من معدات وأدوات تكنولوجياية متقدمة، وما اقتضته التغيرات الاقتصادية والاجتماعية من تزايد حاجة الإنسان إلى الانتقال من مكان لآخر بسرعة ومرونة للسعى وراء مصالحه، وتحقيق طموحاته التي لا تقف عند حد.. ونظرًا للاستجابة الفورية من قبل المصانع المنتجة لكل أدوات هذه الحضارة، بما فيها من وسائل النقل بأنواعها، ومع تعقد المصالح وتشابكها وتشابها في كثير من الأحيان، أصبحت عملية الانتقال من مكان لآخر وبسرعة ضرورة يومية في حياة كل إنسان يعيش على هذه الأرض.. ونظرًا لأن رقعة الأرض محدودة، وأعداد البشر تتزايد يومًا بعد يوم وعامًا بعد عام ومع تكاثر أعداد الآليات والسيارات المتحركة على الطرق داخل المدن وخارجها، نشأت المواجهة الحادة بين مستعملي الطرق، سواء كانوا ركبانًا أو مشاة، ومن هنا نشأت المشكلة المرورية، وأصبح لزامًا على أجهزة الدولة-أي دولة معنية-أن تحافظ على سلامة الناس وأمنهم، وأصبح لزامًا عليها أن تبادر إلى علاج تلك المشكلة.

أبعاد المشكلة عالميا

لكي نحدد أبعاد هذه المشكلة ونحدد حجمها التقريبي على مستوى العالم كله، يجدر بنا أن نلقى نظرة على آخر الإحصائيات التي أصدرتها الهيئات المتخصصة في موضوع المرور والسلامة، مثل منظمة الصحة العالمية وأن عدد السيارات المتحركة على الطريق حاليًا يُسبب من الدمار والخراب سنويًا ما يعادل ٥٠٠ بليون دولار، وقد قام الخبراء بتقدير هذه المبالغ على أساس الخسائر المنظورة فقط، أمّا من حيث عدد الوفيات

والإصابات التي تحدث تبعاً لزيادة أعداد السيارات، فإن منظمة الصحة العالمية تُقدر أن عدد حوادث السيارات المميتة قد أوصَلت أعداد الوفيات في عام ٢٠١٠ إلى ٣٠٠٠٠ حالة وفاة، وأن عدد الإصابات البسيطة والمُعْدَّة قد تجاوزت ٥٠٠ مليون إصابة. ومن المؤسف حقاً أن قرابة ثلث هذا العدد سواءً في القتل أو الجرحى هم من العناصر الشابة والمنتجة. وقد عجزت تلك المنظمات المتخصصة عن وضع التقدير المناسب للجوانب الأدبية والإنسانية في هذا الموضوع.

ولذا، فإن دراسة المرور أصبحت أمراً بالغ الأهمية والحيوية لقطاعات كبيرة من البشر في جميع بلاد العالم، كما أن دراسة أسباب المشاكل المرورية ونتائجها ومحاولة إيجاد حلول ناجحة لها، يجب أن تكون في مقدمة اهتمام كل مسئول عن سلامة الإنسان في أي مكان. وقد تعارف على أن حلول المرور السابعة تسمى بالحلول السابعة لحرف (E)، نظراً لأن أسماء جميع هذه الحلول إذا ترجمت إلى اللغة الإنجليزية تكون جميعها بادئة بحرف (E):

الحل الأول : التعليم بالمرور.

الحل الثاني : هندسة المرور وتطورها.

الحل الثالث : تطوير لقانون المرور ليناسبه.

الحل الرابع : البيئة وعلاقتها بالمرور.

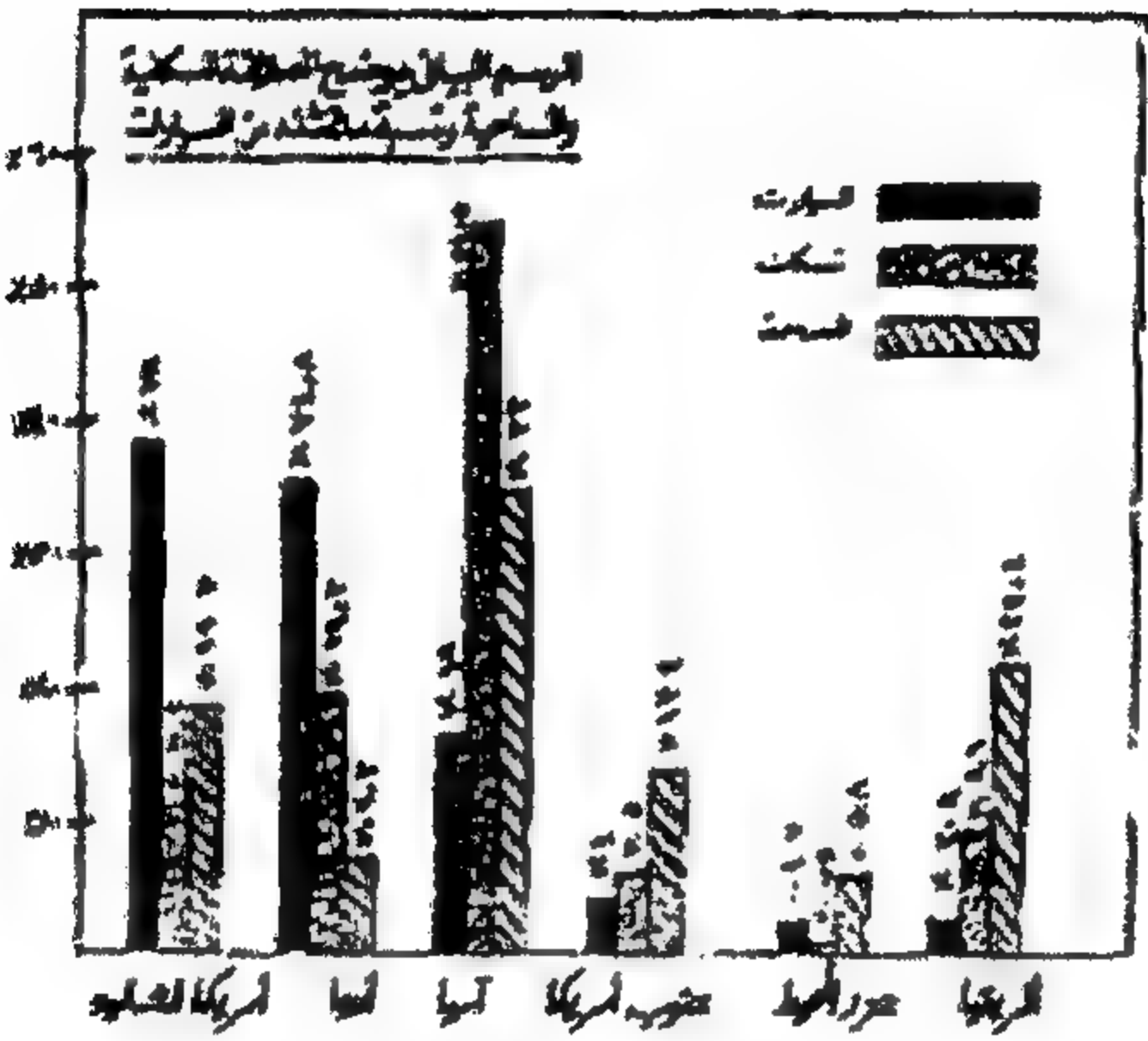
الحل الخامس : الاقتصاديات وعلاقتها بالمرور.

الحل السادس : تساوي الجميع أمام قانون المرور.

الحل السابع : استخدام التكنولوجيا المتقدمة.

هذا، وقد كان لفترة قريبة حلول المرور هي الثلاثة الأولى فقط، وقد تم إدخال الحلين الرابع والخامس قريباً. ولا بد أن تسير أي دولة مهتمة جدواً بحل مشكلة المرور الخمسة متوافقة ومن الحلول الأولى كما ذكرنا تعليم قيادة السيارات حيث أصبح وجود مدارس لتعليم القيادة ضرورة حتمية ولا بد من تطويرها حسب

أسلوبها للعصر هذا حسب التطور الهائل الذي نراه بالسيارات الآن.



الفصل الأول

الحاجة إلى مدارس تعليم قيادة السيارات وتطورها منذ أن بدأ خبراء صناعة السيارات في العالم يفكرون في الوسائل والطرق التي تشجع الناس على استعمال السيارة وشرائها ورجال المرور وخبرائهم يحاولون عن طريق تعليم القيادة السليمة الإقلال من عدد الحوادث الناتجة عن استعمال السيارة . ولم يكن تعليم قيادة السيارات في البداية منظماً أو يسير وفق برنامج مدروس، وإنما كان تعليمًا اجتهاديًا لا يخضع لرقابة أو برنامج محدد، وذلك خلال الفترة من سنة ١٩٢٠م إلى ١٩٣٠م، والتي بدأ بعدها تطوير فكرة تعليم قيادة السيارات وإدخالها بالمدارس العامة. وكانت أول مدينة في العالم تدرس هذه المادة وفق برنامج ومنهاج دراسي محدد هي مدينة (بيرجن) بولاية (نيوجيرسي) ثم تلتها المدرسة الثانوية (بستيت كولج بولاية بنسلفانيا الأمريكيتين) خلال عام ١٩٣٣ - ١٩٤٣م، وذلك بفضل الجهود التي بذلها كل من (الدكتور /هيربرت ستاك ، والبرفسور /أمور بشارت)، لخبرتهما الطويلة في هذا المجال، ونظرتهما العميقة في أن تعليم قيادة السيارات هو الحل الرئيسي في تقليل عدد الحوادث والتخفيف من آثارها الضارة. وأخذ هذا البرنامج في التطور وبدأت كثير من الدول تتبناه.

وكانت مصر في طليعة الدول العربية التي قامت بافتتاح مدارس لتعليم قيادة السيارات، وذلك تمشيًا مع قرارات مؤتمر فيينا عام ١٩٦٨م، والمؤتمر العربي الأول للمرور، المنعقد بالقاهرة خلال الفترة من ٢٠ مايو إلى الخامس والعشرين منه لعام ١٩٧٢م بشأن إنشاء مدارس لتعليم قيادة السيارات والتوسع فيها، ليتعلم فيها السائق فن أصول القيادة حسب أحدث طرق التعليم بالأجهزة العلمية الحديثة، وبعد تعلّمها بالقدر الكافي يُقتصر صرف رخص القيادة على خريجي هذه المدارس . وقد دخلت جمهورية مصر العربية منذ أكثر من خمسة عشر عامًا مرحلة

تعليم القيادة بالكمبيوتر، و يشرفني أني كنت أول خبير لهذه الأجهزة، والدارس بمعهد "بنهمنتون" بالولايات المتحدة الأمريكية لتدريب الأطقم التي ستقوم بالتعليم على هذه الأجهزة، وكذا إصلاح هذه الأجهزة ووضع البرامج الخاصة بها.

أمّا عن الأسس التنظيمية والفنية لمدارس تعليم قيادة السيارات وفقا لأحدث النظم العالمية لمدارس تعليم القيادة فهي كما يلي:

- ١ - إتاحة فرص تعليم القيادة السليمة لأكثر عدد من الراغبين فيها
- ٢ - توفير قسط كبير من المعلومات الفنية والعلمية عن السيارات وكيفية قيادتها.
- ٣ - إتاحة الفرصة لطالبي رخص القيادة من الحصول على قدر كافٍ من المعلومات عن أنظمة ولوائح المرور.
- ٤ - وضع برنامج دراسي نظري وعملي وميداني يتناسب مع نوع الرخصة المطلوبة.
- ٥ - توفير وسائل الإيضاح لإتاحة فرص تعلم القيادة لمن لا يجيد اللغة العربية أو الأميين.
- ٦ - تجهيز المدارس بأحدث ما وصل إليه العلم من وسائل التدريب لتعليم قيادة السيارات، بما في ذلك ميدان التدريب.
- ٧ - مراعاة تناسب الرسوم الدراسية مع المستوى المعيشي للغالبية العظمى من المواطنين، تلافياً لأي إرهاب مادي.
- ٨ - تحديد أوقات دراسية مختلفة تتلاءم مع ظروف الدارسين.

هيئة التدريس والإدارة والبرامج والمناهج الدراسية

في مدارس تعليم قيادة السيارات

يجب العناية باختيار نوعيات ممتازة من القائمين على إدارة المدرسة والتدريس بها، لأن عليهم مسئولية تحقيق الهدف العام من إنشاء تلك المدارس، وهو تهيئة السائق فنياً وسلوكياً على القيادة

السلامية ويجب أن تتكون إدارة المدرسة وهيئة التدريس فيها من التخصصات التالية:

- ١- مدير مسئول على مستوى قيادي وإداري ممتاز، يتعامل مع جميع الجهات المعنية بما في ذلك الإدارة العامة للمرور، شعبة إدارة وشعبة المرور المختصة.
- ٢- متخصصين فنيين في تعليم قيادة السيارات عملياً.
- ٣- متخصصين فنيين في تعليم ميكانيكا السيارات.
- ٤- مدرسين لنظم ولوائح المرور، وقواعد وإشارات المرور.
- ٥- موظفين إداريين لشئون الطلبة، والاستقبال، والشئون المالية. هذا ويجب إعلام الإدارة العامة للمرور، وإدارة أو شعبة المرور المختصة بأسماء ومؤهلات العاملين بالمدرسة. المناهج الدراسية:

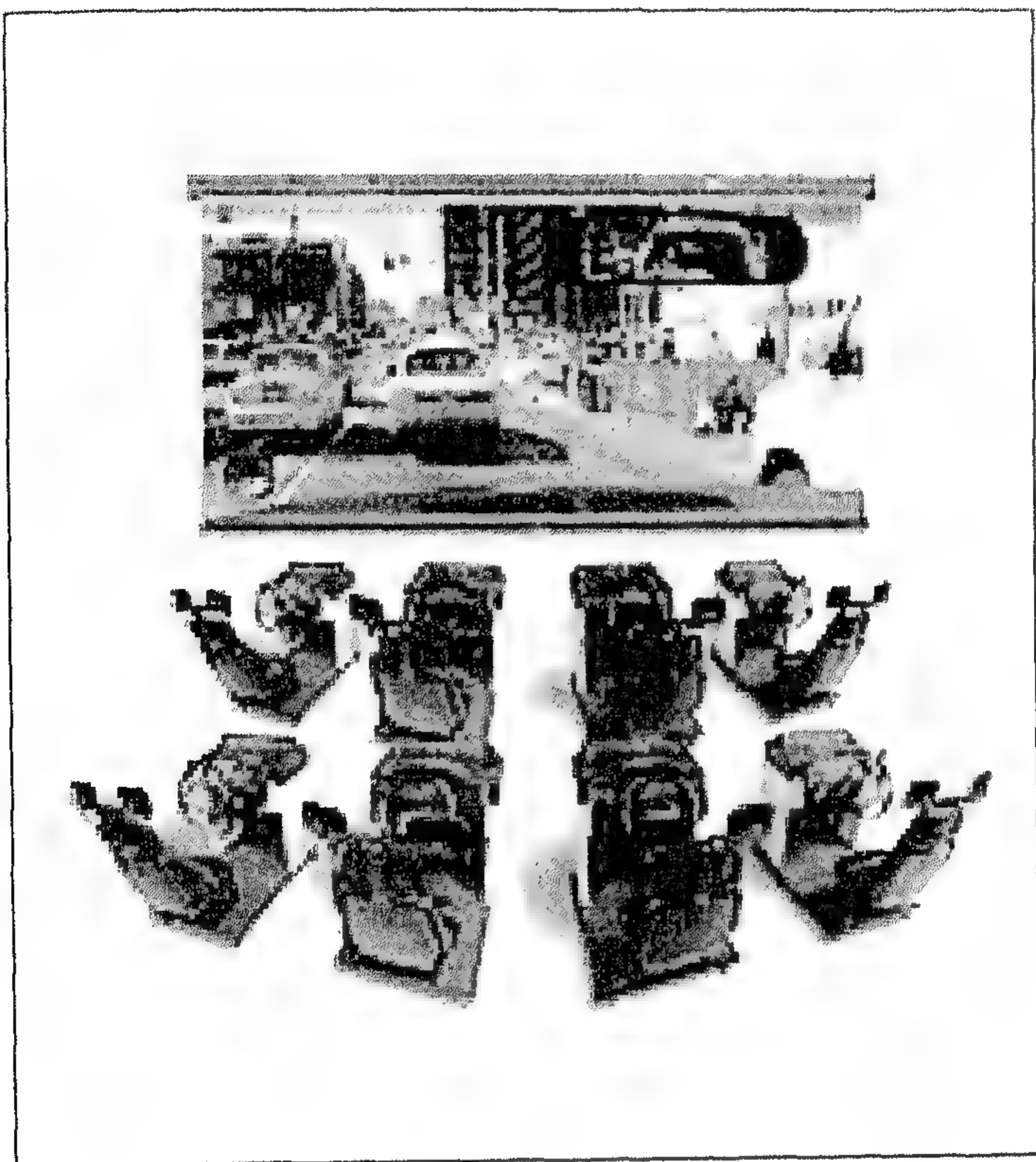
يجب تدريس المواد التالية بعناصرها الموضحة لتهيئة السائق لاستيعاب المفهوم الكامل للقيادة السليمة، من أجل تخفيف عدد الحوادث:

- ١- السيارة وأجزاؤها وطريقة قيادتها:-
 - (أ) فهم الطالب لأجزاء السيارة، ووظيفة كل جزء وعلاقته بالجزء الآخر.
 - (ب) شرح عدادات القياس بأنواعها ووظائفها.
 - (ج) شرح أجهزة الفرامل الهيدروليكية واليدوية.
 - (د) شرح دورة التبريد والزيت والوقود.
 - (هـ) شرح للصيانة اليومية والوقائية.
 - (و) شرح للأعطال الخفيفة المتكررة وكيفية إصلاحها.
- ٢- القواعد الأساسية للقيادة:
 - (أ) ما يجب القيام به قبل الدخول إلى السيارة.
 - (ب) ما يجب القيام به قبل بدء القيادة.
 - (ج) تشغيل السيارة.
 - (د) بدء السير.

- (ذ) الدوران بالسيارة.
- ٣- أسلوب القيادة الصحيحة:
- (أ) القيادة وسط الخط.
- (ب) التغيير من خط إلى آخر.
- (ج) الوقوف استعدادًا للدوران إلى اليمين أو للدوران إلى اليسار.
- (د) ضبط السرعة طبقًا لإشارات تحديد السرعة.
- ٤- دراسة علامات وإشارات المرور:
- (أ) معرفة مدلول الإشارات الإرشادية والتحليلية والإعلامية.
- (ب) معرفة الإشارات الضوئية.
- (ج) معرفة الإشارات الأفقية.
- (د) معرفة أنظمة ولوائح المرور، والمخالفات والعقوبات المترتبة عليها.
- ٥- النتائج المترتبة على حوادث المرور:
- (أ) معرفة الخسائر المادية والبشرية لحوادث المرور.
- (ب) إعطاء إحصائيات لحوادث المرور.
- (ج) مسببات هذه الحوادث وطرق الوقاية منها.
- ٦- القيادة الوقائية:
- (أ) المسافة التي يجب تركها بينك وبين السيارة التي أمامك.
- (ب) قواعد التجاوز الصحيح.
- (ج) السير للخلف.
- (د) إيقاف السيارة على المنحدرات والمرتفعات.
- (و) قواعد السير خارج المدن ليلاً.
- (ز) حدوث خلل مفاجئ في الفرامل.
- (ح) التصاق دَوَّاسة البنزين.
- (ط) انفجار أحد الكفريات بالإطار.
- (ن) حريق في محرك السيارة.
- ٧- الإسعافات الأولية :-
- (أ) التعريف بالإسعافات الأولية وقواعدها.

(ب) حالات تضيق الجروح-الكسور-الحروق.
(ج) حالات الاختناق وصعوبة التنفس، واستعمال التنفس الصناعي.

(د) استعمال وسائل إطفاء الحريق بالسيارات.
(و) الصدمات النفسية والعصبية الناتجة عن الحوادث.



صورة لجهاز تعليم القيادة بالكمبيوتر (السيمبلييتور)

الفصل الثاني

قواعد وآداب المرور

إذا تكلمنا عن آداب وقواعد المرور فنحن نفضل تسميتها بآداب المرور أكثر منها قواعد أو قوانين وضعية محددة، لأن القانون لا يتدخل بين أطراف العلاقة المرورية إلا إذا فقد الحد الأدنى من الذوقيات والفن في التعامل بينهما. ونحن أعني الشعب المصري، وهو أحد الشعوب العربية شعب مجامل بطبيعته في إثارة الغير على نفسه، فإذا دخلنا من مدخل الإيثار والمجاملة بيننا بأن يؤثر بعضنا على بعض، فإننا للأسف الشديد نفتقد هذه السمة في التعامل بين أطراف العلاقة المرورية. رغم أن هذا مخالف لجميع الديانات ومنها الديانة الإسلامية.

فإذا نظرنا إلى الديانات السماوية الشريفة نجد أنها اهتمت اهتمامًا واضحًا بحقوق المارة والمرور، وحقوق الطريق، ودعت إليه دعوة صريحة. فإذا بحثنا في التوراة نجد النص الواضح الذي يقول: "قف وتأمل الطريق". وإذا بحثنا في الإنجيل نجد النص الواضح الصريح الذي يقول: "اسلكوا بلباقة وترتيب". وإذا بحثنا في القرآن الكريم نجد أنه اهتم بهذا في كثير من المواضع، ففي سورة لقمان قال تعالى، أعوذ بالله من الشيطان الرجيم



﴿ وَلَا تَمْشِ فِي الْأَرْضِ مَرَحًا إِنَّ اللَّهَ لَا يُحِبُّ كُلَّ مُخْتَالٍ فَخُورٍ ﴾ * وأقصد في مشيك

[سورة لقمان - الآيتان ١٨ و ١٩ / أي توسط واعتدل في هذا المشي و في سورة الاسراء قال تعالى: ﴿ وَلَا تَمْشِ فِي الْأَرْضِ مَرَحًا

إنك لن تخرق الأرض ولن تبلغ الجبال طولاً ﴿٣٧﴾ [الاسراء: ٣٧]
وغير ذلك من الآيات التي تضمن آداب وقواعد المرور

وقد اهتم سيد الخلق سيدنا رسول الله صلى الله عليه وسلم بهذا الأمر، ونجد ذلك جلياً في أحاديثه صلى الله عليه وسلم، فقال عليه الصلاة والسلام في بيان حق الطريق: " إياكم والجلوس في الطرقات.. فقالوا مالنا بُدَّ، إنَّما هي مجالسنا نتحدث فيها. فقال: فإذا أبيتم إلا المجالس فأعطوا الطريق حقها. قالوا: وما حق الطريق؟ قال رُدَّ السلام، والأمر بالمعروف، والنهي عن المنكر - وعضَّ البصر، وكف الأذى " [رواه البخاري ومسلم وأبو داود].

وقال صلى الله عليه وسلم " لا يحلُّ لمسلم أن يروَّغ مسلماً " [رواه أبو داود]

وقال صلى الله عليه وسلم " إن الإيمان بضغ وسبعون شعبة. وفي قول آخر: بضغ وستون شعبة أولها: قول لا إله إلا الله، وأثنائها: إماطة الأذى عن الطريق. وإن الحياة أخذ شعب الإيمان " صدق رسول الله صلى الله عليه وسلم. [رواه البخاري ومسلم والنسائي في الإيمان]

كما أن أقوال الصحابة في هذا المجال كثيرة.. اقرأ معي ما قاله عمر بن الخطاب رضي الله عنه: " أخشى أن يُسأل يوم القيامة عُمرُ لو عثرت دابة في الشام.. لماذا لم يمهذ لها عمرُ الطريق؟ " لذا نجد أن الدعوة بتقوى الله عز وجل بالنسبة لصاحب الديانة السماوية تكفيه عن قانون المرور وزيادة، حيث إن الشرائع السماوية جاءت بما لم ولن يأتي به قانون وضعي.. حيث أمرت بإفشاء السلام، وإماطة الأذى عن الطريق، وعضَّ البصر، وهذا لم يأمر به قانون وضعي، بالإضافة إلى أن المُرَاقِبَ في القانون السماوي.. هو الله- عزَّ وجل- الذي لا يغيب، والذي يعلم السرَّ وأخفى أما القانون الوضعي فالمُرَاقِب فيه يغيب..

وإذا تساءلنا: متى ظهرت الحاجة إلى قانون وضعي للمرور؟

ظهر أول قانون في البشرية للمرور عند قدماء المصريين عند اختراع العجلة الحربية وكذا باختراع مراكب الشمس وهذا ثابت بالتأكيد علي جدران المعابد

ولكنه ظهر جليا بالتأكيد عند اختراع المركبة، أمّا قبل ذلك فلا حاجة للسير بالدواب أو بالأقدام لقانون للمرور.. وكان ذلك على سبيل التحديد في إنجلترا وقت اختراع السيارة البخارية، والتي صاخبها صدور أول قانون للمرور في العالم، وهو قانون العلم الأحمر الذي كان يجبر قائدي هذه المركبات المستهجنة في ذلك الوقت، والتي كانت سرعتها لا تزيد على (ثلاثة أميال / ساعة) أن يسير أمامها أحد الأشخاص حاملاً علماً أحمر ليحذّر المارة من هذه الآلة المستهجنة ليفسح لها الطريق، حيث كانت وسائل الفرملة التي تحدّ من سرعة المركبة ليس لها من المقدرة التي عليها الآن.. حيث كان الذي يسير بسرعة معتدلة يقطع أكثر من (اربعة اميال / ساعة).

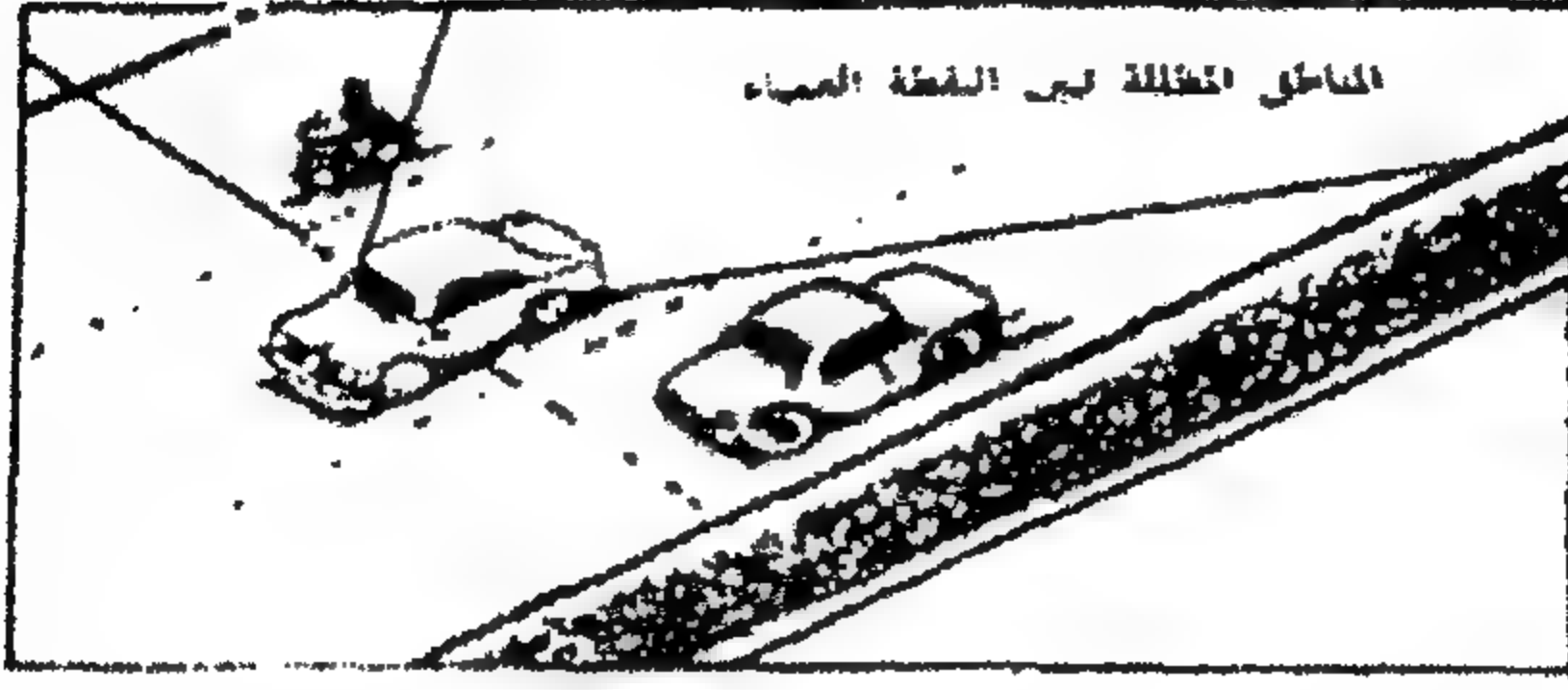
ثم تطورت السيارة من السيارة البخارية إلى السيارة ذات الاحتراق الداخلي، وتطورت وسائل الفرملة، ونتج عن ذلك زيادة السرعات، مع زيادة مقدرة السيارة، ومن ثم تطوّر معه أيضاً القانون الذي يحكم هذه العلاقة من قانون العلم الأحمر إلى ما يناسب كلّ بلدٍ من البلدان من قانون محليّ للمرور. ثم بعد ذلك اخترقت علاقة السيارة القواعد المحلية لكل بلد لتصبح علاقة دولية بمرورها في أكثر من بلد محليّ، مما دَعَا إلى وجود قانون عالمي يحكم علاقة السيارة وقائدها عند السير أو المرور في أكثر من بلد تُحكّم بأكثر من قانون محليّ، لذا نشأت المعاهدات والمؤتمرات الدولية التي نظمت هذه العلاقة، وكان من نتائجها الاتفاقيات الدولية المنظمة لقانون المرور، والاتفاقيات

العربية أيضًا. ومصر هي إحدى الدول الحاضرة لهذه المؤتمرات، والموقعة على هذه المعاهدات، والتي كان من نتائجها رخصة القيادة الدولية.

أمّا عن العلامات الدولية المُنظمة لسير قائد السيارة والسيارة عند المرور في أكثر من بلدة فلها قانون محلي يحكمها، وسوف نُقدّم شرحاً لعلامات المرور الدولية ومعاهداتها فيما بعد.

ويبين الرسم التالي بعض اشكال المركبات المرورية

	سيارة دراجة (30) جميع المركبات ثنائية العجلات
	سيارة ثقل (35) سيارة ثقل لا يزيد حملي وزنه مع الحمولة ٢٥٠٠ كغ. في ٤ عجلات، وأكثر من ٢ عجلات به حملي تسجل، وجميع المركبات ذات العجلات الثلاثة، باستثناء تلك المكونة من عجلتين.
	سيارة خفيفة غير مخصصة (40) مركبة ثقل لا يزيد حملي وزنه مع الحمولة ٤٠٠٠ كغ. ولا يزيد عرضها عن ٢.٥ متر، وأكثر من ٢ عجلات. حملي تسجل، أو حملي لا يزيد عن ٢٥٠٠ كغ. وأكثر من ٢ عجلات.
	سيارة مكنية غير مخصصة (45) مركبة ثقل حملي وزنه لا يزيد عن ٤٥٠٠ كغ. مع حمولة في ٤ عجلات، أو حملي لا يزيد عن ٢٥٠٠ كغ. وأكثر من ٤ عجلات.
	سيارة ثقل غير مخصصة (50) مركبة ثقل غير مخصصة حملي وزنه أكثر من ٤٥٠٠ كغ. وأكثر من ٤ عجلات. حملي يزيد عن ٤٥٠٠ كغ. في ٤ عجلات، أو حملي لا يزيد عن ٢٥٠٠ كغ. وأكثر من ٤ عجلات. حملي يزيد عن ٢٥٠٠ كغ. وأكثر من ٤ عجلات.
	سيارة ثقل مشتركة (55) مركبة ثقل حملي وزنه لا يزيد عن ٤٥٠٠ كغ. مع حمولة في ٤ عجلات، أو حملي لا يزيد عن ٢٥٠٠ كغ. وأكثر من ٤ عجلات. حملي يزيد عن ٢٥٠٠ كغ. وأكثر من ٤ عجلات.
	سيارة ثقل مخصصة (60) مركبة ثقل حملي وزنه لا يزيد عن ٤٥٠٠ كغ. مع حمولة في ٤ عجلات، أو حملي لا يزيد عن ٢٥٠٠ كغ. وأكثر من ٤ عجلات. حملي يزيد عن ٢٥٠٠ كغ. وأكثر من ٤ عجلات.



المناطق المظلمة تبين البقعتين العميائين الخلفيتين

لذا تتطلب تغطية البقعتين العميائين الخلفيتين من قائد السيارة النظر اللّخطي الخاطف المباشر لهما لتغطيتيهما، ومثال ذلك: إذا كان قائد السيارة على جانب الطريق وتريد الدخول في نهر الطريق فلا بد من تغطية البقعة الخلفية اليسرى، وإذا كان في نهر الطريق ويريد ان يلتزم بجانب الطريق فلا بد من تغطية البقعة العمياء الخلفية اليمنى واضعاً في الاعتبار العام أنه لا يتم التركيز على إحدى نقاط محيط هذه الدائرة المطلوب تغطيتها أثناء القيادة، لأنه سيكون على حساب بقية أجزاء المحيط المطلوب تغطيته أثناء القيادة، وإلا سيكون أول سبب في حدوث الحادث، ومثال ذلك إذا جَدَّبَ انتباه سائق أثناء القيادة حادث أو مصاباً وشده حب التطلع والفضول إليه.

ثانياً: إذا تمت المراقبة الجيدة فلا بد من إكتشاف الأخطار التي يمكن التعرض لها أثناء القيادة بالطريق. وهذه الأخطار لن تخرج عن ثلاثة أخطاء إفتراضية: إمّا أن تكون السيارة قادمة من الأمام وجهاً لوجه مع قائد السيارة، أو قاطعة خط سير قائد السيارة، أو متخطية سيارته.

ثالثاً: لا بد من ترتيب هذه الأخطار حسب أولوية الخطورة فإذا إفترضنا ان قائد السيارة يسير بسرعة مقدارها (٤٠ كم / ساعة) في إتجاه الأمام، والخطر القادم وجهاً لوجه معه عبارة عن سيارة تسير بسرعة (٦٠ كم / ساعة) مقتربة منه، والخطر الثانى سيارة مقاطعة له من الامام تسير بسرعة (٦٠ كم / ساعة) قاطعة خط

سيره، والخطر الثالث سيارة متخطية إتياء من الخلف تسير بسرعة (٦٠ كم / ساعة) فيكون ترتيب هذه الأخطار بالنسبة لقائد السيارة الذي يسير بسرعة (٤٠ كم / ساعة) حسب أولوياتها كالتالي:

الخطر الأول: هو السيارة المقترية من الأمام بسرعة (٦٠ كم / ساعة) لأنه سيكون معدل إقترابها للحادث بسرعة (١٠٠ كم / ساعة)، وهي عبارة عن مجموع سرعتي الاقتراب (٦٠ كم / ساعة + ٤٠ كم / ساعة = ١٠٠ كم / ساعة).

الخطر الثاني: هو الخطر المقاطع له من الأمام، حيث أنه متعامد على قائد السيارة، فإذا اصطدم بالسيارة الأمامية يكون (بسرعة ٤٠ كم / ساعة)، وإذا اصطدم قائد السيارة الأمامية به سيكون (بسرعة ٦٠ كم / ساعة).

الخطر الثالث: هو الخطر المتخطي لقائد السيارة من الخلف بسرعة (٦٠ كم / ساعة)، وقائد السيارة بسرعة (٤٠ كم / ساعة)، فتكون سرعة الاصطدام (٢٠ كم / ساعة)، وبذلك يكون ترتيب الأخطار كما هو مئونة عنها سالفًا.

رابعاً: لابد من إعداد خطة لكل من هذه الأخطار، لكيلا يتحول هذا الخطر المحتمل من خطر إحتمالي إلى خطر حقيقي يكون قائد السيارة طرفاً فيه، وهذه الخطة بسيطة إذا اتخذ القرار فيها في الوقت المناسب، وسيخطئ قائد السيارة جميع هذه الأخطار بسهولة ويسر.

ومثال ذلك: إذا تكلمنا بالنسبة إلى الخطر القادم من الأمام، فإن كان نهاراً فيكفي التنبيه بآلة التنبيه أو بالأنوار الخاطفة، وعلى كل واحد من قائدي السيارتين أن يأخذ يمين الطريق، فيمكنه التخطي وعدم الاصطدام .. أو ينتظر أحد قائدي السيارتين في المكان المتسع ليُفسح الطريق، وذلك بإعطاء النور العالي بالانتظار في المكان الفسيح. أمّا بالنسبة للقادم المقاطع الأمامي، فيمكن الانتظار لحين تخطيه، أو يمكن لقائد إحدى السيارتين الإسراع لعدم تمكن القائد

الأخر من اللحاق به أو الاصطدام. أما بالنسبة للمتخطي من الخلف فيمكن لقائد السيارة الأمامي أن يفسح له الطريق إذا كان الأمام خالياً من أي سيارة أخرى قادمة، لأن المجاملة في القيادة شيء واجب، ويجعل عملية القيادة عملية سلسة وأمنة، أمّا إذا كان الاتجاه غير خالٍ فلا بد أن يشير لقائد السيارة الخلفية بعدم التخطي حينئذٍ ولا بد أن يستجيب قائد السيارة الخلفية لهذه الإشارة.

خامساً : لا بد من تنفيذ الخطة المعدة ذهنياً على واقع الطريق متوافقة في الزمان والمكان .

وعموماً فهناك قواعد عامة ودولية لاستخدام حق الأولوية في الطريق ألا وهي:

١ - عدم استخدام قائد السيارة لِحَقِّهِ في الأولوية إلا إذا تأكد أن جميع مستخدمي الطريق قد تنازل عن هذا الحق لصالحه.

قد يتنازل أحد مستخدمي الطريق عن حقه في الأولوية عند تجاوز الغير لهذا الحق، ولكنّ هذا التنازل يكون لصالح المتنازل، لكيلا يكون طرفاً في الصدام، وليس لصالح الغير.. ومثال ذلك: إذا تجاوز الإشارة الحمراء أحدُ قائدي السيارات فيجب على الموجود في الاتجاه الآخر ذي الإشارة الخضراء ان ينتظره.

على قائد السيارة ان يَحْتَرَّ دائماً خطأ الغير، لأنه قد

يدفع ثمنَ خطأ الغير أكثر من المُخطئ نفسه، برغم عدم خطئه.

ومن هنا نرى بعد استعراض ما تقدم من الإجراءات العلمية للقيادة- أن رجل المرور إذا تواجّد بالشارع أخذَ على عاتقه أربعة أخماس عبء عملية القيادة، حيث إنه يراقب ويكتشف الأخطاء، وهو الذي يقوم بترتيبها، وهو الذي يعطي القرار لينفذه قائد السيارة، أمّا إذا لم يتواجد فجميع الإجراءات السابقة يجب أن أتولاها بنفسك كقائد سيارة، وتكون حلقة تنظيم التعاون بيني وبين مستخدمي السيارات الأخرى ومستخدمي الطريق هي الأنوار المرورية الموجودة بالسيارة، وهي كالآتي:

نور الموضع : ولونه في الأمام أبيض، وفي الخلف أحمر،

وهو الذي يحدد وضع السيارة على الطريق ونوعها، ويوضح نوعها إذا كانت مغادرة أو آتية من شكله، ويُستخدَم بعد الغروب، أو في الأماكن الموجودة بها رؤية منخفضة، أو شبورة أو ضباب في النهار

نور التقابل : ولونه أبيض، وينقسم ما إلى:

أ- النور (الواطي)، وهو الذي يناسب على الأرض حتى مسافة ٢٠٠ متر تقريبًا .

ب- النور العالي (المبهـر) وهو الذي يكشف ما بعد النور (الواطي) حسب قدرة شدة الفوانيس الخاصة بالسيارة، ويُستخدَم في الأماكن غير المضاءة بالمدينة وخارج المدينة وسيُشار إليه بالرسم والشرح في الباب الخامس.

نور اتجاه السيارة : ولونه أصفر كهرماني، وينقسم إلى:

أ- اتجاه يمين.

ب- اتجاه اليسار.

وسوف نفرد له شرحاً في قواعد الانعطاف

نور الحالات الطارئة على القيادة : ولونه أصفر

كهرماني، ويتجه إلى اليمين و اليسار معاً، وسوف نقدم له شرحاً فيما بعد شرحه.

نور الفرامل : ولونه أحمر، وينقسم إلى شقين:

(أ) نور فرملة الخدمة العمومي، وهو الذي يَظْهَرُ بالضوء

الأحمر في الخلف أثناء الضغط بالقدم على الفرامل، ويختفي عند رفع القدم عن الفرامل.

(ب) نور فرملة اليد، ويظهر على تابلوه القيادة ليَحذِّر من عدم استخدام السيارة وفرامل اليد مشدودة لكيلا تفسد، حيث إن قائد السيارة يلجأ إليها عند تلف فرملة الخدمة العمومي المُفاجئ وقد يستمر إنذار نور فرملة اليد على تابلوه القيادة برغم إنزالها، فيكون سببه نقصان زيت الفرامل بالخرزنة، أو انتهاء عمر تيل الفرامل، وعند إنزال فرامل اليد أو زيادة الزيت أو تغيير التيل يختفي النور من على التابلوه.

نور الرجوع إلى الخلف: ولونه أبيض، فهو يُضاء عند وضع يد
النقلاّت في حالة الرجوع للخلف لكي يُضئ ما خلف قائد السيارة
أثناء الرجوع، وينذر القادمين خلفه بأن السيارة في حالة رجوع .
هذا ولا يجوز أن تُوضَعَ أيُّ أنوار خلف هذه الأنوار، ولا بالأوان
تخالفها، لأن كل نور من هذه الأنوار له لونه الخاص ومدلوله الذي
يُفهم منه من بقية مستخدمي الطريق الحالة التي عليها قائد السيارة
فلا يجوز استخدام أنوار في الأمام خلف النور الأبيض، أو أي لون
في الخلف مخالف للون الأحمر، أو لون الإشارة .
وهناك من يضيف إلى هذه الأنوار بعض التسميات الفرعية
الأخرى مثل، نور الأجناب، ونور اللوحة المعدنية ولكني أرى أنها
تسميات فرعية لما سبق شرحه .
وتعتبر هذه الأنوار في منتهى الأهمية بالنسبة للغة التخاطب
المروية بين مستخدمي الطريق وبعضه والتي سنتناولها فيما بعد .

الباب الثانى

بدء السير

الفصل الاول : الواجبات السابقة قبل دخول السيارة

الفصل الثانى : الواجبات السابقة لقيادة السيارة.

الفصل الثالث : بدء تشغيل المحرك.

الفصل الأول

الواجبات السابقة قبل دخول السيارة

يجب على السائق الجيد أن يلقي نظرة حول سيارته قبل الدخول اليها وذلك لاكتشاف الاتي :-

- * حالة الاطارات ومراعاة نفخها أو إصلاحها .
- * حالة الفوانيس الامامية والخلفية والاجناب .
- * حالة الزجاج الامامى والخلفى والاجناب .
- * حالة الابواب وغطاء الشنطة والكبود .
- * حالة الارضية اسفل السيارة وما اذا كانت بها سوائل من زيوت وما هو نوع هذا الزيت هل زيت موتور أو زيت فرامل أو زيت هيدوروليك أو زيت ثقيل أو زيت خفيف أو وقود أو حامض سائل أو مياه صافية أو بها صابون سائل ، فكل هذه المشاهدات تدل على نوع العطل بالمركبة وتسهل للاستدلال على العطل وسرعة الاصلاح .

فمثلا المياه إذا كانت بها لون تدل على أنها من الريداراتير وإذا كانت صافية تدل على أنها من المكيف وإذا كانت حامضية تدل على أنها من البطارية وإذا كانت بها صابون تدل على أنها من المساحات وكذلك يدل الوقود على تسريبه من خزان الوقود أو الوصلات الخاصة به وكذا نوع الزيت يدل على مكان تسريبه وهكذا فإن هذه النظرة السريعة نرى أنها مفيدة جداً للتلافي حدوث شئ أكبر وكذا سرعة الاستدلال على العطل والعمل على سرعة الاصلاح .

الأولى : فى حالة وقوع حادث – لا سمح الله فإن الأبواب تكون أقل عرضة للفتح بتأثير الصدمة ، وبذلك تكون الفرصة أقل لقذف الراكب الى خارج السيارة.

الثانية : إن الراكب يكون فى مأمن ممن قد يحاول دخول السيارة فى حالة وقوفها عند الإشارات الضوئية مثلاً.
تعديل المرأتين (الداخلية والخارجية)

يجب أن يعدل السائق المرآة الداخلية بحيث يتسنى له مشاهدة حركة المرور من خلفه مباشرة من خلال النافذة الخلفية. ويجب أن يعدل المرآة الخارجية ليتمكن من مشاهدة الأماكن الواقعة إلى يساره وورائه وخلف السيارة ، وهى الأماكن التى يتسنى له رؤيتها بدون المرآة الجانبية أما بالنسبة للبعثتان العميائيتان الخلفيتان فقد سبق الإشارة إلى كيفية تغطيتهما فى الباب الأول.
ربط أحزمة المقاعد

فى حالة التصادم – لا سمح الله – فإن أحزمة المقاعد تساعد على منع الراكب من الاصطدام بعجلة القيادة أو التابلوه أو الزجاج الأمامي للسيارة وكذلك تحميه من القذف به خارج السيارة أثناء الحادث وخصوصاً كرسى الأطفال كما هو بالرسم وسوف نفرّد لوسائل أمان قائد السيارة ومن معه مؤلفاً خاصاً.



الفصل الثالث

بدء تشغيل المحرك

قبل تشغيل المحرك تأكد أن ميدالية مفاتيح السيارة ليس بها
الإمفاتيح السيارة فقط لأن وجود مفاتيح كثيرة وذات وزن ثقل
يؤدي إلى تلف مجموعة الكونتاك وبالتالي يتسبب في حوادث أثناء
السير

الخطوة الأولى : الخطوة الأولى في القيادة العملية هي تشغيل
المحرك ، وقبل أن تبدأ في ذلك تأكد من أن فرامل الوقوف اليدوية
مربوطة الآن إبدأ بتشغيل المحرك.

افحص بنفسك : راجع الواجبات السابقة للقيادة وجميع آلات
التشغيل.

افحص المؤشرات : تأكد من أنك تعرف كيف تعطى الإشارة
الصحيحة لمن خلفك بالمؤشرات وباليد في حالة بدء التحرك من
ملف وتغير الاتجاه وتخفيض السرعة أو الوقوف.

في حالة استعمال اليد : مد الذراع اليسرى منبسطة عند الإلتفاف
إلى اليسار، وارفعها إلى أعلى عند الرغبة في الاتجاه إلى اليمين،
وخفضها إلى أسفل في حالات تهدئة السرعة أو الوقوف.

تسلم عجلة القيادة : إن الوضع الصحيح والغرض منه الأمان في
عملية القيادة هو وضع اليد اليسرى في موضع الرقم ١٠ في
الساعة، ووضع اليد اليمنى كذلك في موضع الرقم ٢، ويجب أن
تكون الأنامل متجهة إلى الأمام ومحيطه بقوس عجلة القيادة، مع
ملاحظة أن السيارة تسير في الاتجاه الذي يسير فيه الجزء العلوي
من عجلة القيادة ، سواء كانت متجهة إلى الأمام أو إلى الخلف ذلك
بالنسبة لسيارات الركوب أما بالنسبة لسيارات النقل الثقيل فنوصي
أن تكون وضع اليد اليمنى في مكان ٣ في الساعة

واليسرى فى مكان ٩ فى الساعة كما هو مبين بالشكل التالى
بالنسبة للحالة الأولى ويتصور الوضع فى الحالة الثانية راجع السم
صفحة ٤٧ .



ركز نظرك على الطريق :الاستثناء الوحيد هو إلقاء نظرة
عاجلة على ناقل السرعة، ونظرات خاطفة فيما بعد على مؤشر
السرعة والعدادات الأخرى ، وفى حالة تغير وضع ناقل
السرعة الأتوماتيكية إلق نظرة سريعة عليه للتأكد من أنه فى
الوضع الصحيح.



لذا نجد أن القاعدة العامة في استخدام الأفضلية مروريا لا بد أن يراعى في استخدامها الإجراءات الثلاثة التالية .

١- لا تستخدم حقك في الأولوية في الطريق إلا بعد أن تتأكد أن جميع مستخدمي الطريق قد تنازل عن هذا الحق لصالحك .

٢- في بعض الأحيان قد تتنازل عن حقك للغير في الأولوية لكن حقيقة الأمر هذا التنازل لصالحك لكي لا تكون طرفا معه في الحادث .

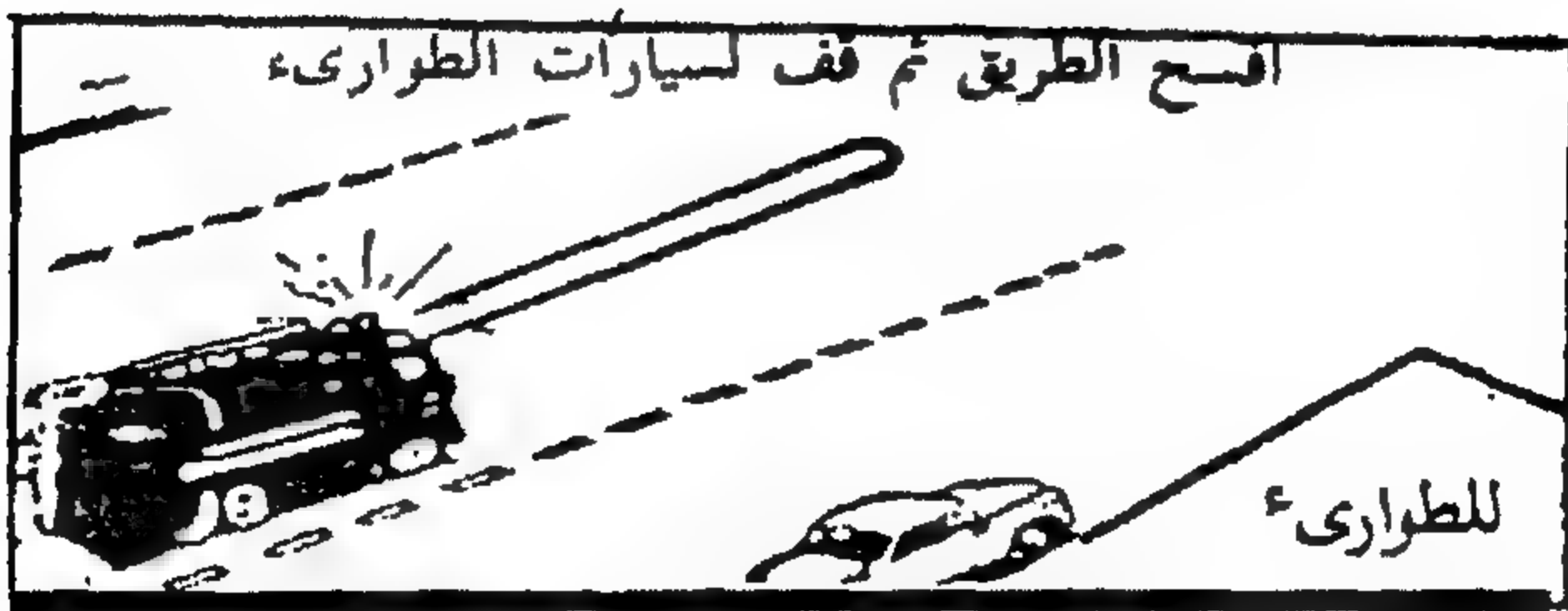
٣- احذر خطأ الغير .

٤- تذكر أنك ستكون طرفا في الحادث .

التعامل مع سيارات طوارئ:-

يجب أن تسمح لسيارات الشرطة والدفاع المدني (الإطفاء) والنجدة والإسعاف أو أي سيارات طوارئ تستخدم جهاز الإنذار بالمرور بأن تفسح لها الطريق والتزام الجانب الأيمن للطريق، أو التوقف حتى تتمكن من المرور وتجنب الوقوف عند التقاطعات ولاحظ أنه ربما دعت الضرورة الملحة هذه السيارات إلى استخدام المسار الخاطئ من الطريق. وفي بعض الأحيان قد يستخدم قائد سيارة الطوارئ مكبرات الصوت لتنبيه السيارات التي تعوق سيره إلى حيث يتجه.

أفسح الطريق ثم قف لسيارات الطوارئ



الإنذار الضوئي والصوتي لسيارة الطوارئ

الإنذار الضوئي:

يوجد بسيارة المرور فانوس علوي كبير به عدة أنوار تسمى البار لايت وهذه الأنوار مختلفة الألوان حسب بلد الإستخدام فمنها من يستخدم الأحمر ومنها من يستخدم الأزرق ومنها من يستخدم الأصفر وهو ما يسمى بالإنذار الضوئي ويتكون من النوار الآتية .

أ- نور الأجانب وهو أبيض اللون ويستخدم في موقع الحادث أو الإستيقاف أو القبض لإنارة الموقع ويمكن أن يستخدم أثناء السير في الدوريات لإكتشاف جانبي الطريق وهو ثابت.

ب- النور العلوي الأبيض الكبير المتحرك وله نفس الإستخدام السابق.

ج- النور العلوي المتقطع ويستخدم فقط عند الإستيقاف والقبض عندما تكون السيارة واقفة .

د- النور العلوي الدوار ويستخدم في عملية الإستيقاف والمطاردة عندما تكون السيارة متحركة.

الإنذار الصوتي:

يتكون الإنذار الصوتي من الآتي

١ - مكبر الصوت ويستخدم في الإرشادات والقاء التعليمات والإستيقاف والقبض.

٢ - الإنذار الصوتي التقليدي للبوليس ولا يستخدم الا في حالات الإستيقاف أو القبض والمطاردة أو اذا كانت السيارة في مهمة .

٣ - الإنذار الصوتي (وoooooooo) وهو ثاني مرحلة من الإنذار بعد التقليدي ولايستخدم الا في الإستيقاف والقبض والطوارئ.

٤ - الإنذار الصوتي (تي تا تي تا) وهو ثالث وأخر مرحلة من الإنذار الصوتي ولا يستخدم الا في مرحلة الطوارئ القصوى .

٥- الإنذار الصوتي (آير هورن) ويمكن إستخدامة في الحالات العادية لإعلام الكافة بوجود سيارة الأمن والمرور. ويجب على رجل المرور الإلتزام بالإستخدامات السابقة للإنذار بنوعيه.

الفصل الرابع الاتصالات

دع السائقين الآخرين يعرفون أين أنت. دعهم يعرفون ما تخطط له:-

استعمل الأنوار الأمامية:-

عندما يكون الجو غائماً أو ممطراً.

في ساعات الصباح الأولى عندما يكون نوافذ السيارات مغطاة بالضباب.

كلما واجهتك عجلات في رؤية السيارات الأخرى تأكد أن السائقين الآخرين يواجهون نفس العجلات في رؤيتك أيضاً.
استعمل آلة التنبيه:-

أطلق صوت آلة التنبيه عندما يلزم لتلافى الحوادث ولا تستعمله لغير ذلك.

حاول أن تكون على اتصال بالسائقين الآخرين ومن الضروري أحياناً أن تطلق صوت آلة التنبيه بشكل خفيف لتحذير سائق آخر يريد أن يدخل في طريقك.

على الطرق الجبلية الضيقة الزم اليمين قدر الإمكان وأطلق المنبه عند الإنعطافات عندما تتعذر عليك الرؤية لمسافة تقل ٢٠٠ قدم إلى الأمام.

إذا كان سائق يتحرك ببطء لا تطلق آلة التنبيه لتجعله يسير بسرعة فقد يكون هذا السائق مريضاً أو يواجه متاعب في سيارته. أحذر استعمال آلة التنبيه إذا كان تخفيف السرعة أو إيقاف سيارتك يمنع وقوع حادث كما أن استعمال الفرامل اسلم من استعمال آلة التنبيه في هذه الحالة.

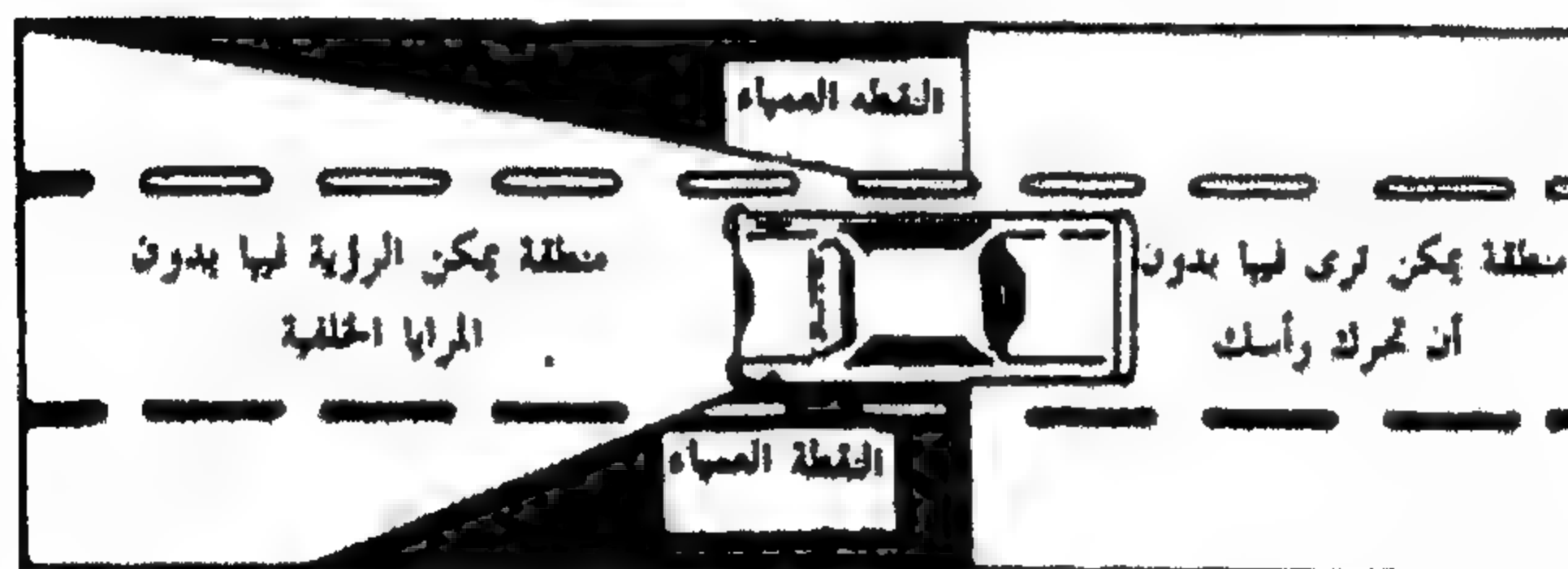
لا تستعمل آلة التنبيه فقط لتلفت نظر السائقين الآخرين إلى أنهم ارتكبوا خطأ ما، إذ أن استعمال آلة التنبيه قد يربكهم ويجعلهم يرتكبون المزيد من الأخطاء.

أحذر استعمال آلة التنبيه للتعبير عن الغضب أو الاحتجاج.. لأن ذلك سلوك يخرج عن اللياقة.

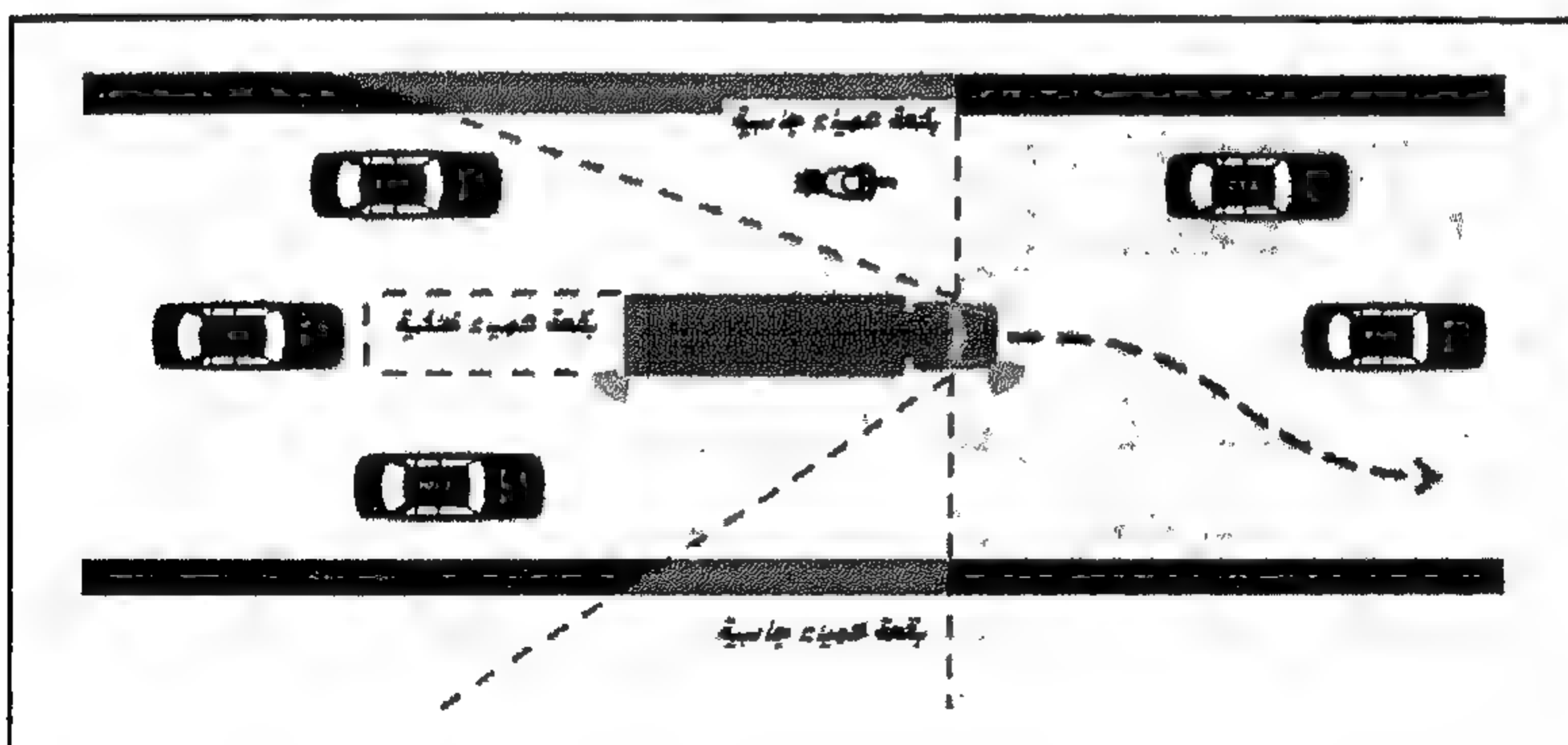
أحذر استعمال آلة التنبيه إذا كانت هناك لوحة تدل على منع استخدامه.

يجب أن تكون السيارة في موضع يمكن رؤيته.

البقعة العمياء بالمسبة للسيارات الملاكي



البقعة العمياء بالنسبة للسيارات النقل الكبيرة



أن البقعتان العميائيتان للسائق مظلمة في هذه الصورة ولا يمكن للسائق رؤية السيارات في هاتان البقعتان عند التطلع في المرآة وعلى السائق أن يدير رأسه يتمكن رؤية هذه السيارة في أحد

البقعتين وفي جانبك أن تحاول أن تتخطى البقعة العمياء من السائق الذي يسير من أمامك بأقصى سرعة ويتطلب ذلك منك الإبطاء أو الزيادة السرعة حسب مقتضيات الحال.

◆ استخدام إشارات الطوارئ:-

إذا تعطلت في الطريق فحاول التأكد من أن جميع السائقين يتمكنون من رؤيتك، إذ أن كثيراً من الحوادث تقع لأن السائقين لا يتمكنون من رؤية السيارات المعطلة وقد لا يجدون الوقت الكافي لتفاديها فإذا تعطلت سيارتك واضطرت للوقوف فاتبع الإرشادات الآتية:-

-إذا لم تستطيع من الخروج من الطريق بقدر الإمكان تنحى جانباً عن الطريق إذا لم تستطيع الخروج منه كلية وتوقف بحيث يستطيع الآخرون رؤيتك ورؤية سيارتك ولا توقف سيارتك في الأماكن العالية وعند المنعطفات.

-أعمل على تشغيل أنوار الطوارئ (للتنبيه والتحذير) تنبيه الآخرين بأن السيارة معطلة وإذا كانت أنوار التحذير غير صالحة فيمكن استخدام أنوار الإشارات بدلاً منها.

-إن رفع غطاء الماكينة ينبه الآخرين بأن لديك حالة طارئة.

-حاول إعطاء التحذير اللازم للسائقين.

-ضع المثلثات العاكسة على بعد ٢٠٠ أو ٣٠٠ قدم من السيارة المتعطلة لأن هذا يمكن السائقين الآخرين من تغيير مسارهم إذا لزم الأمر.

-إذا لم يكن لديك مثلث عاكس توقف جانب الطريق ولوح بيدك لتنبيه السائقين والآخرين لتغيير مسارهم واستخدام قطعة من القماش أو علماً (راية) على أن تكون أنت بعيداً عن حركة السيارات ولا تحاول تغيير إطار عجلة السيارة في مكان قد يسبب وقوفك في إعاقة حركة السيارات.

◆ استخدام إشاراتك الضوئية لتغيير المسار:-

- أعط الإشارة لتوضيح الاتجاه الذي تريد تغيير المسار إليه وراقب إشارات السائقين الآخرين.
- استخدام الإشارة عندما تريد الاقتراب من الرصيف.
- استخدام الإشارة قبل تغيير المسار أو الانعطاف.
- استخدام الإشارة الضوئية أو إشارة اليد خاصة في الأيام التي تكون فيها الشمس ساطعة وذلك لصعوبة رؤية الإشارة الضوئية مع وجود الشمس الساطعة.
- استخدام الإشارة قبل ١٠٠ قدم الانعطاف في الطريق الحر استخدام الإشارة قبل خمس ثوان من تغيير الاتجاه.
- استخدام الإشارة حتى إذا لم توجد سيارة أمامك أو خلفك فقد تظهر إحدى السيارات فجأة دون أن تدرك ذلك. وإذا أردت الدوران بعد تجاوز التقاطع فلا تستخدم الإشارة إلا بعد دخولك فعلاً في التقاطع لأن السائق من الاتجاه الآخر قد يظن بالإشارة المبكرة أنك ستغير اتجاهك قبل الوصول إليه. وربما يدخل في طريقك. لذا يجب تعديل وضع الإشارة الضوئية بعد إكمال الدوران بإرجاعها إلى وضع الحياد إذا لم ترجع ألياً.
- على راكبي الدراجات استخدام الإشارة اليدوية بفرد اليد اليمنى في حالة الاتجاه ناحية اليمين وعلى سائقي السيارات الانتباه لراكبي الدراجات لا الدراجات صغيرة الحجم وبعض السائقين قد لا يرونها.

الباب الثالث

لغة التخاطب المرورية

الفصل الأول :- أهمية لغة التخاطب المرورية.

الفصل الثاني :- أقسام لغة التخاطب المرورية.

الفصل الثالث :- لغة التخاطب المرورية بين رجال المرور
ومستخدمي الطريق

الفصل الرابع :- لغة التخاطب المرورية بين مستخدمي الطريق
بعضهم ببعض

الفصل الخامس :- لغة التخاطب المرورية بين مستخدم الطريق
ورجال المرور.

الفصل الأول أهمية لغة التخاطب المرورية

أهمية لغة التخاطب.

لغة التخاطب الجيدة هي التي تؤدي الى الفهم المقصود منها، ثم الى تنفيذ هذا المطلوب وهي التي عن طريقها ينتقل العلم والحضارات وهي التي يقاس بها المستوى العلمي والثقافي للبشر.

وضرب الله عز وجل مثلاً في القرآن الكريم فقال

﴿ أَلَمْ نَجْعَلْ لَهُ عَيْنَيْنِ وَلِسَانًا وَشَفَتَيْنِ ﴾ سورة البلد آية ٨ و ٩

فالعينين من أدوات الإستقبال للغة واللسان من أدوات التعبير عنها. ولقد إتفقنا فيما أسلفنا أن عملية القيادة هي استقبال للصوت بالأذن والضوء بالعين ثم اتخاذ القرار في العقل ثم السيطرة على السيارة بواسطة الذراعين والقدمين بأدوات التحكم فيها. وكلا من هذه العمليات له وقت وزمان محدد إذا تجاوزت فشلت عملية القيادة. ولتوضيح ذلك نبين أن إستقبال المعلومة بالعين أو بالأذن لا يصح أن يستغرق وقتاً أكثر من سرعة الضوء أو الصوت وإن إتخاذ القرار في الرأس أو العقل لا يصح أن يزيد عن زمن إتخاذ القرار السوي للإنسان وهو رغم اختلاف بعض المدارس فية إلا أننا نميل إلى عدم التعقيد في هذا الشأن ونقبل بالرأى القائل بأنه ٢/٣ ثانية وإذا زاد عن ذلك فشلت أيضاً عملية القيادة كما أسلفنا من قبل، ثم بعد إتخاذ القرار لابد أن ينفذ بعملية السيطرة على السيارة وإذا فشلت عملية السيطرة لعيب في السائق أو عيب في المركبة أو عيب الطريق وتصميمه أو عيب في رجل المرور فشلت عملية القيادة .

ومن هنا يمكن تلخيص عملية القيادة بالآتي

استقبال بالعين والاذن للغة التخاطب المروري وله وقت محدد كما
اسلفنا ثم اتخاذ القرار البشري وله ايضا وقت محدد ثم السيطرة
والابد ان يكون لها وقت محدد لذا فان صلاح لغة التخاطب
المرورية من اهم العمليات التي يبنى عليها نجاح عملية القيادة .

وكانت اول لغة للتخاطب المروري ظهرت في العالم عند اختراع
السيارة البخارية البدائية في انجلترا كان علما احمر اللون يحملة
احد الاشخاص ويسير امام المركبة البخارية البدائية بمسافة كافية
ليحذر الناس من ان المركبة آتية خلفه وانها محدودة المناورة
والتحكم ليفسح لها الناس الطريق ويحذرهم منها عند رؤية العلم
الاحمر وكان هذا هو أول قانون في العالم للمرور وكان يسمى
قانون العلم الاحمر، ثم تطورت القوانين المحلية والمعاهدات
الدولية مع تطور السيارة فأصبح لكل دولة قانون محلي للمرور
يحكم هذه العلاقة يتناسب مع تطور السيارة والطريق والبشر، ثم
وجدت الحاجة لقانون دولي للمرور يحكم علاقة السيارة
والطريق والبشر عند مرور السيارة في اكثر من بلد لها قانون
محلي. وأول الإتفاقيات الدولية في هذا الشأن هي إتفاقية طوكيو
١٩٠٥ انتهاءا بإتفاقية جنيف وفيينا الثانية وتعديلاتها وملحقاتها
سنة ١٩٦٨ والتي قسمت لغة التخاطب المرورية الى ثلاثة أقسام
والتي سنتولى شرحها في الفصل الثاني .

الفصل الثاني

أقسام لغة التخاطب المرورية

قسمت الإتفاقيات الدولية التي اشترنا اليها سالفاً لغة التخاطب المرورية إلى ثلاثة أقسام سوف نفضلها وألزمنا بها جميع الدول الموقعة على هذه المعاهدات والإتفاقيات ومنها جمهورية مصر العربية وهذه الأقسام هي :-

القسم الأول :- لغة التخاطب المروري ما بين رجل المرور ومستخدم الطريق. وكلما كانت المسافة كبيرة بين رجل المرور ومستخدم الطريق تكون الوسيلة الأنوار المرورية، ثم إذا إقتربت المسافة بينها تكون العلامات الدولية والخطوط الأرضية، ثم إذا إقتربت المسافة أكثر تكون إشارات رجل المرور اليدوية، ثم يليها الصوت ثم يليها الكلام وسوف نفضل ذلك فيما بعد .

القسم الثاني :- لغة التخاطب المرورية بين مستخدم الطريق وبعضه، وهي بين السيارات. وإذا كانت المسافة كبيرة تكون الأنوار المرورية الخاصة بالسيارة، وإذا إقتربت المسافة تكون الإشارات اليدوية لقائد السيارة، ثم إذا إقتربت المسافة يكون التنبيه بألة التنبيه أى الصوت ثم الكلام، ونرجوا الايتحول هذا الكلام للسائق إلى إنشغال عن القيادة أو يؤدي إلى غضب الطريق. وقد تكونت فرق في البلاد الاجنبية لمقاومة غضب الطريق وسوف نفضل ذلك فيما بعد.

القسم الثالث :- لغة التخاطب بين مستخدم الطريق عودة الى رجل المرور مرة أخرى .

وهذه العلامات اشارية تكون بين مستخدم الطريق ورجل المرور إذا بعدت المسافة بينهما كما في حالة وجود رجل المرور بالطائرة العمودية أو إذا بعدت المسافة بينهما على الارض .

الفصل الثالث

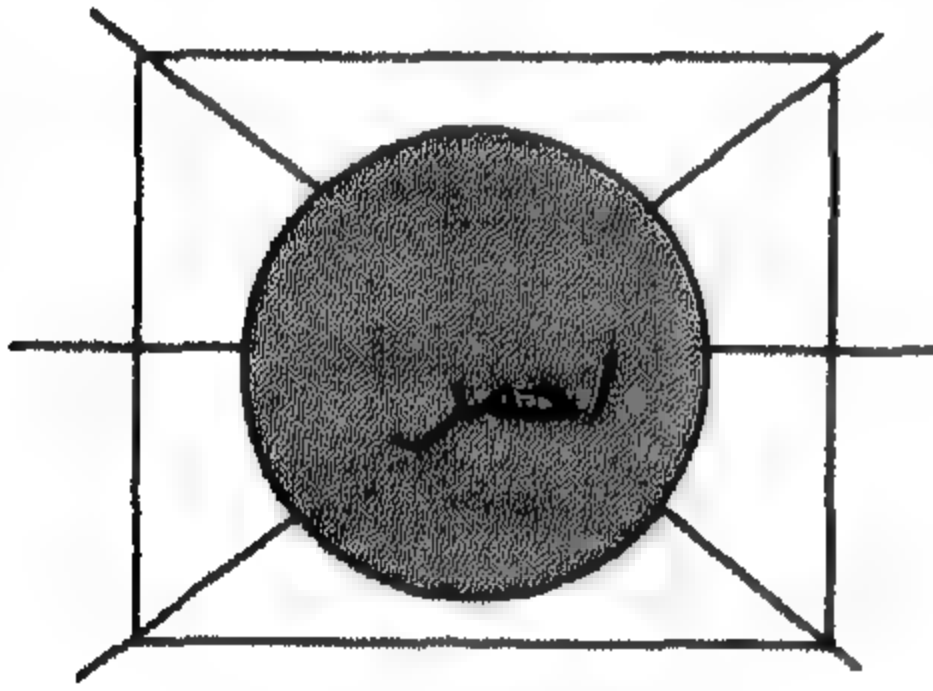
لغة الخاضع المروري بين رجل المرور ومستخدم الطريق
القسم الأول

بيدأ هذا القسم عندما يكون المسافة بين مستخدم الطريق ورجل
المرور كبيرة

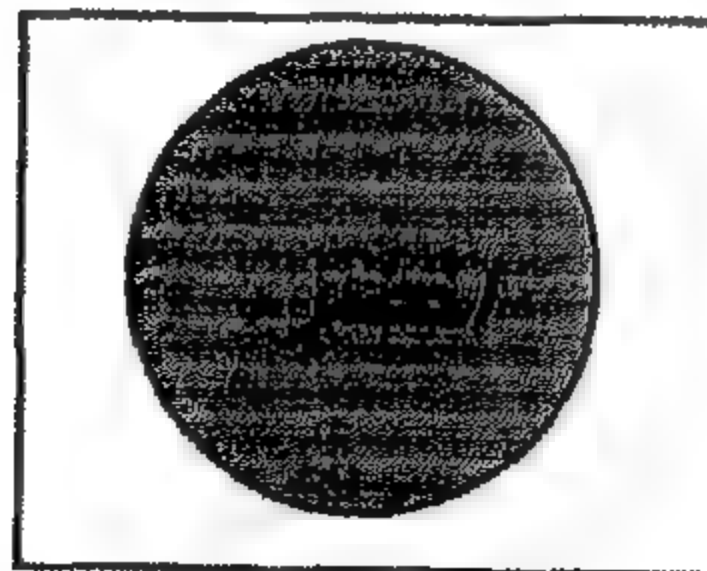
أضواء إشارات المرور

تحتوي إشارات إشارات المرور على:

الضوء الأحمر يعني (قف) حتى يظهر اللون الأخضر. يعني
الضوء الأحمر المتقطع نفس معنى إشارة (قف)، لكن بعد
الوقوف تحرك بشكل مأمون مراعيًا قواعد أفضلية المرور.

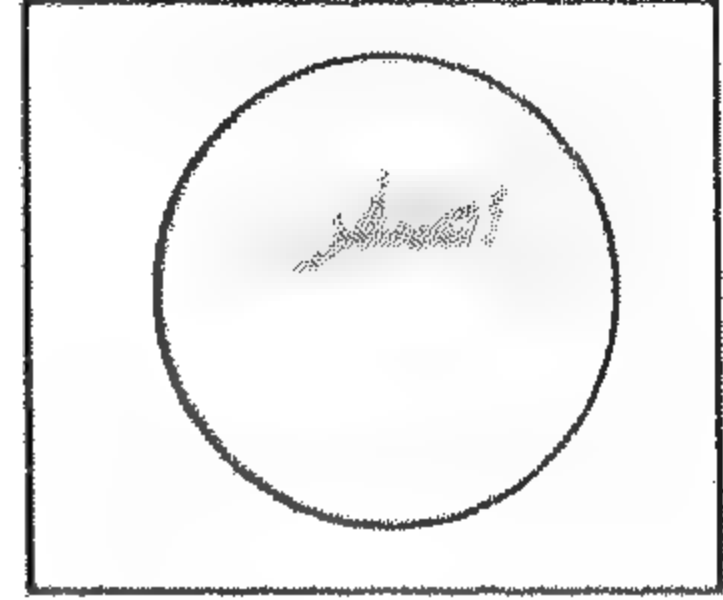
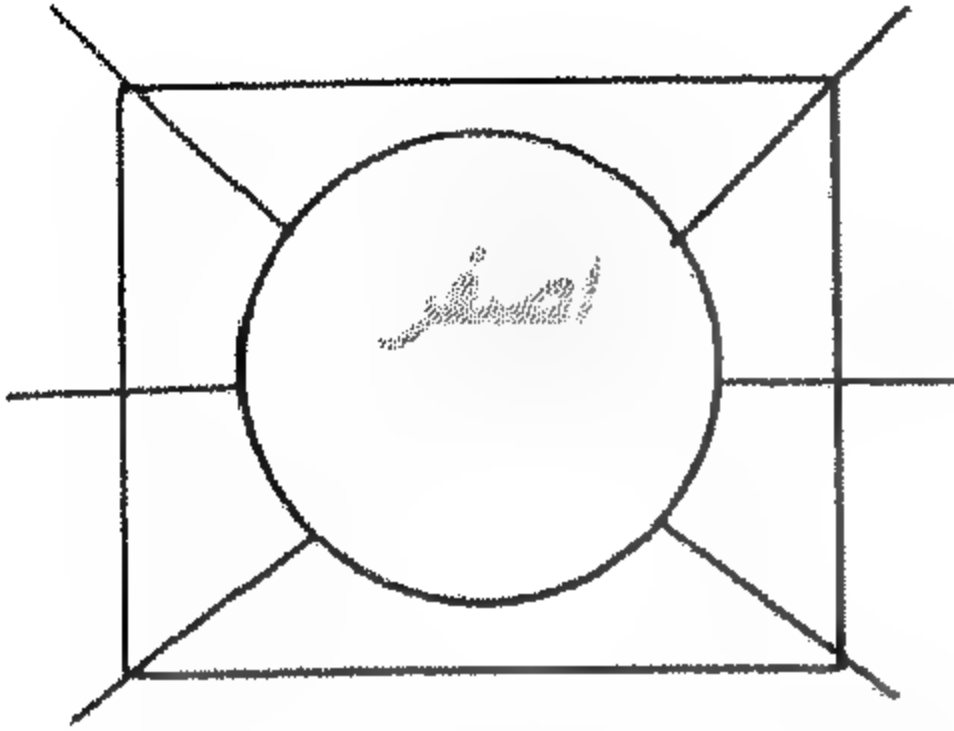


يعني الضوء الأخضر (تحرك) لكنه يجب عليك الإنتباه لجميع
المركبات المشاة الباقيين في نقطة التقاطع وقبل أن تتحرك تأكد من
وقوف جميع المركبات في الإتجاه المضاد قبل دخولك التقاطع.



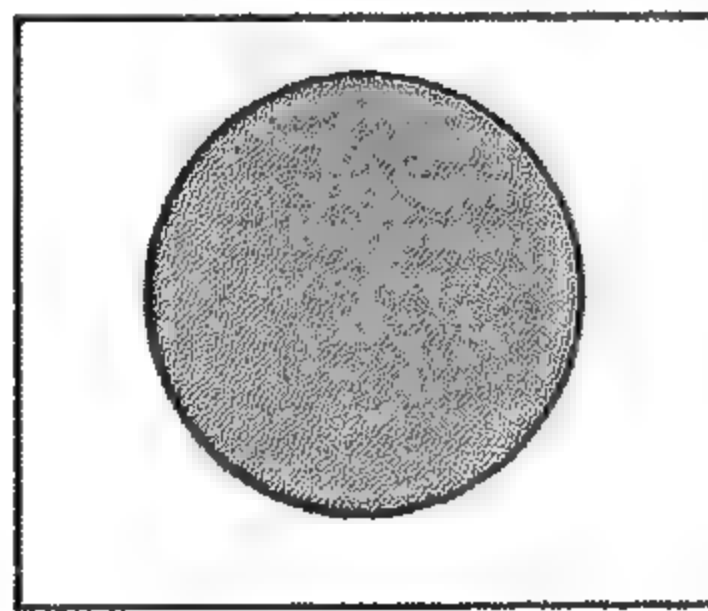
ينبهك الضوء الأصفر إلى أن الضوء الأحمر على وشك الظهور،
وعند رؤية الضوء الأصفر يتوجب عليك التهيؤ للوقوف.

يُعتبر اللون الأصفر (المتقطع) تحذيراً من خطر . و من ثم خفف السرعة وكن متيقظاً.

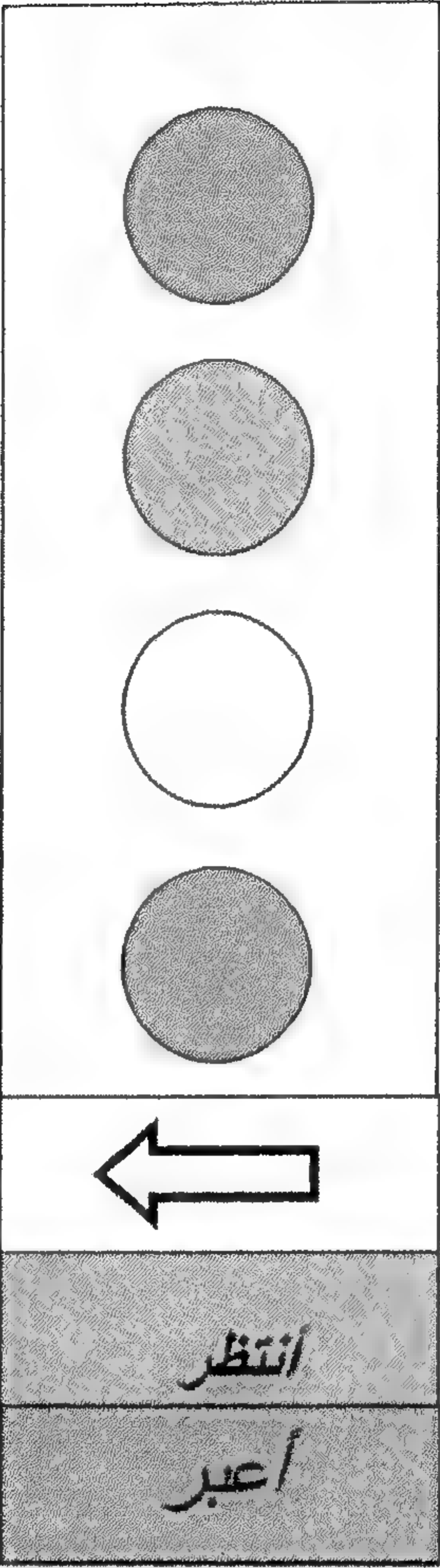


هذا ويعني السهم الأخضر المضاء منفرداً أو مع ضوء احمر أو اصفر بأنه يجوز لك الإنعطاف حسب ما يشير إليه السهم الأخضر ، غير انه يجب عليك إعطاء أولوية المرور للمشاة والمركبات حسب ما تسمح به الأضواء، أن السهم الأخضر الذي يشير إلى اليسار يسمح لك بالإنعطاف إلى اليسار بشكل مأمون ، ويتم إيقاف المركبات القادمة بواسطة الضوء الأحمر طالما كان السهم الأخضر مضاء. إذا استبدل السهم الأخضر بضوء احمر (متقطع) وعند رؤية الضوء الأحمر قف أو خفف السرعة ، وإلتمس جانب الحذر عند الضوء الأصفر ثم تحرك حسب ما يسمح به السهم الأخضر إذا كان ذلك مأموناً لك ولغيرك.

توجد أضواء (أعبر) وأضواء (أنتظر) للمشاة عند بعض المعابر، ويجب على السائقين إعطاء أفضلية المرور للمشاة عندما يظهر ضوء (أعبر).

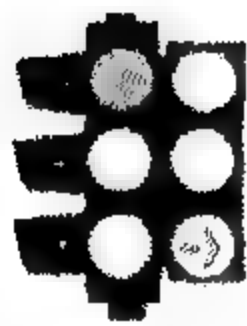
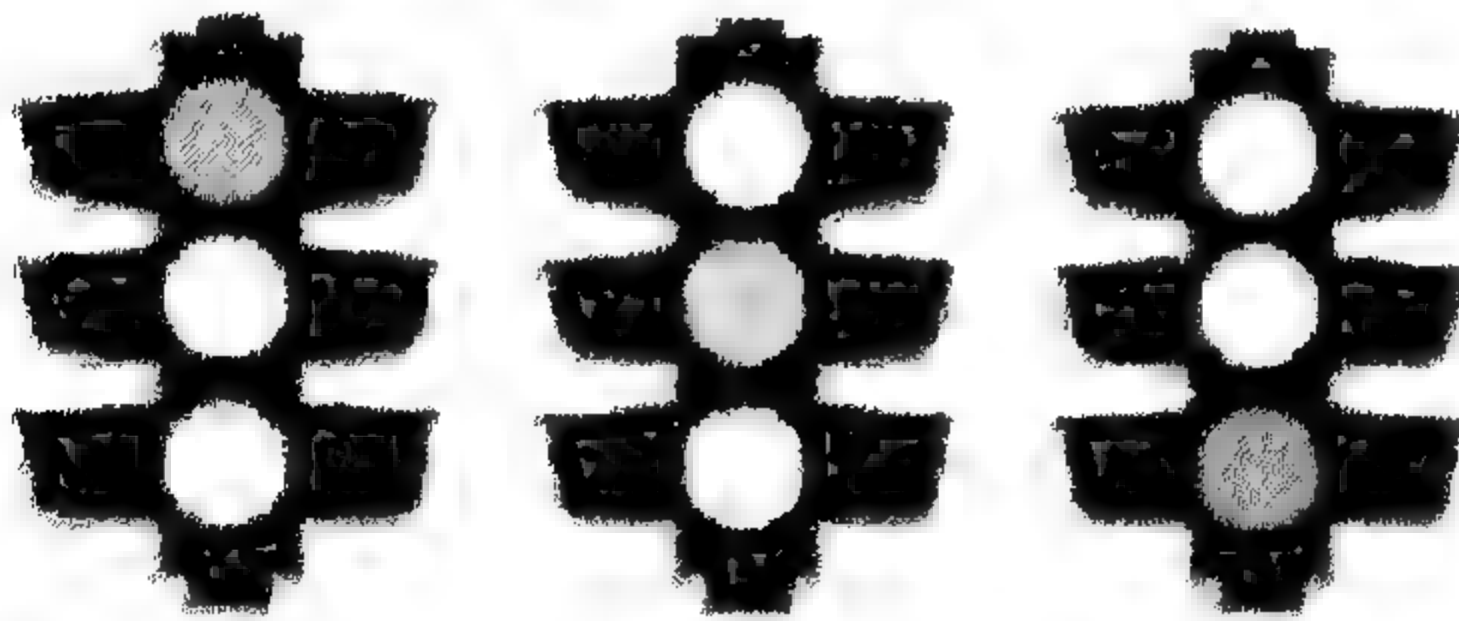


ازرق

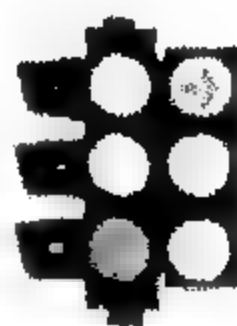


وهناك ضوء آخر أضيف عالمياً في بعض البلدان للإشارة الضوئية ألا وهو الضوء الأزرق. ومطلوب من قائدي السيارات عند رؤية الضوء الأزرق إيقاف موتور السيارة للأسباب الآتية:

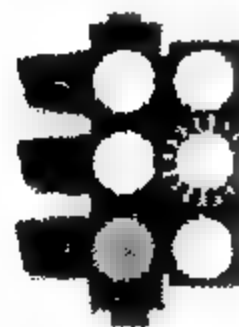
- ١- وفر في الوقود حيث أن زمن التوقف قد بدء.
 - ٢- عدم استهلاك الموتور بالسيارة بدون معنى (الوقت المفقود أصلي للموتور).
 - ٣- المساهمة في تخفيض الضوضاء (وأول من يتأثر بها هو السائق نفسه).
 - ٤- المساهمة في تخفيض التلوث بالمدينة (وأول من يتأثر بها هو السائق نفسه).
- وعند اختفاء الضوء الأزرق مطلوب من قائدي السيارات إدارة المحرك مرة أخرى ثم التعامل مع بقية أضواء إشارات المرور. ويمكن تلخيص ذلك فيما يلي :



مخرج تكدس في الضوء الأخضر
تسير - يمكن الاستمرار به



مخرج تكدس في الضوء الأخضر
في الضوء الأخضر غير المزدوج
في الضوء الأخضر غير المزدوج



هذا يعني أنه لا يمكن التوقف
في تكدس في الضوء الأخضر
مستند على الضوء الأخضر في حالة
الوقوف - ٣٠

(أ) الإضاءة غير المتقطعة (المستمرة) :

- ١- النور الأخضر : يعنى إستمرار أو سير المركبات
- ٢- النور الأحمر : يعنى وجوب وقوف المركبات وعدم تجاوزها لحد الوقوف أو الخط الذي يكون فى مستوى عمود الإشارة الضوئية أو عدم تخطيها لمنطقة عبور المشاة .
- ٣- النور البرتقالى : ويظهر بعد النور الأخضر مباشرة أو فى نفس الوقت مع النور الأحمر ويعنى أنه على المركبة التوقف وعدم تجاوز خط الوقوف أو الخط الذي فى مستوى عمود الإشارة الضوئية أو تخطى منطقة عبور المشاة وفى حالة عدم إمكان التوقف بأمان فللمركبة أن تستمر فى السير .

(ب) الإضاءة المتقطعة :

- ١- النور الأحمر : وجوب التوقف عند خط الوقوف أو فى مستوى عمود الإشارة الضوئية أو عدم تخطى منطقة عبور المشاة أو عدم تجاوز التقاطعات التى على مستوى واحد مع الخطوط الحديدية أو مداخل الكبارى المتحركة أو لإيقاف حركة المرور لإفساح الطريق أمام سيارات الطوارئ.
 - ٢- النور البرتقالى : ويعنى السماح لقائدى المركبات بالاستمرار فى حركتهم مع توخى الحرص والحذر الشديدين. ويكون ترتيب أنوار الإشارات الضوئية كالآتى :-
- إذا كانت فى وضع رأسى يكون الترتيب (أحمر - برتقالى - أخضر) ويجوز تزويد الإشارات بعدسات ذات أسهم خضراء تشير إلى اتجاهات المرور التى تدل عليها الإشارة إذا كانت فى وضع أفقى يكون النور الأخضر على اليمين بالنسبة إلى اتجاه حركة المرور .

-الإشارات الضوئية المخصصة لتنظيم عبور المشاة:

(أ) الإضاءة غير المتقطعة (المستمرة) :

- ١- النور الأخضر: يعنى السماح للمشاة بعبور الطريق
- ٢- النور الأحمر : يعنى خط عبور الطريق على المشاة ويمكن استخدام النور البرتقالى للدلالة على نفس هذا المعنى

٢٠

٢١

٢٢

٢٣

٢٤

٢٥

٢٦

٢٧

٢٨

٢٩

٣٠

٣١

٣٢

٣٣

٣٤

٣٥

٣٦

٣٧

٣٨

٣٩

٤٠

٤١

٤٢

٤٣

٤٤

٤٥

٤٦

٤٧

٤٨

٤٩

٥٠

٥١

٥٢

٥٣

٥٤

٥٥

٥٦

٥٧

٥٨

٥٩

٦٠

٦١

٦٢

٦٣

٦٤

٦٥

٦٦

٦٧

٦٨

٦٩

٧٠

٧١

٧٢

٧٣

٧٤

٧٥

٧٦

٧٧

٧٨

٧٩

٨٠

٨١

٨٢

٨٣

٨٤

٨٥

٨٦

٨٧

٨٨

٨٩

٩٠

٩١

٩٢

٩٣

٩٤

٩٥

٩٦

٩٧

٩٨

٩٩

١٠٠

١٠١

١٠٢

١٠٣

١٠٤

١٠٥

١٠٦

١٠٧

١٠٨

١٠٩

١١٠

١١١

١١٢

١١٣

١١٤

١١٥

١١٦

١١٧

١١٨

١١٩

١٢٠

١٢١

١٢٢

١٢٣

١٢٤

١٢٥

١٢٦

١٢٧

١٢٨

١٢٩

١٣٠

١٣١

١٣٢

١٣٣

١٣٤

١٣٥

١٣٦

١٣٧

١٣٨

١٣٩

١٤٠

١٤١

١٤٢

١٤٣

١٤٤

١٤٥

١٤٦

١٤٧

١٤٨

١٤٩

١٥٠

١٥١

١٥٢

١٥٣

١٥٤

١٥٥

١٥٦

١٥٧

١٥٨

١٥٩

١٦٠

١٦١

١٦٢

١٦٣

١٦٤

١٦٥

١٦٦

١٦٧

١٦٨

١٦٩

١٧٠

١٧١

١٧٢

١٧٣

١٧٤

١٧٥

١٧٦

١٧٧

١٧٨

١٧٩

١٨٠

١٨١

١٨٢

١٨٣

١٨٤

١٨٥

١٨٦

١٨٧

١٨٨

١٨٩

١٩٠

١٩١

١٩٢

١٩٣

١٩٤

١٩٥

١٩٦

١٩٧

١٩٨

١٩٩

٢٠٠

٢٠١

٢٠٢

٢٠٣

٢٠٤

٢٠٥

٢٠٦

٢٠٧

٢٠٨

٢٠٩

٢١٠

٢١١

٢١٢

٢١٣

٢١٤

٢١٥

٢١٦

٢١٧

٢١٨

٢١٩

٢٢٠

٢٢١

٢٢٢

٢٢٣

٢٢٤

٢٢٥

٢٢٦

٢٢٧

٢٢٨

٢٢٩

٢٣٠

٢٣١

٢٣٢

٢٣٣

٢٣٤

٢٣٥

٢٣٦

٢٣٧

٢٣٨

٢٣٩

٢٤٠

٢٤١

٢٤٢

٢٤٣

٢٤٤

٢٤٥

٢٤٦

٢٤٧

٢٤٨

٢٤٩

٢٥٠

٢٥١

٢٥٢

٢٥٣

٢٥٤

٢٥٥

٢٥٦

٢٥٧

٢٥٨

٢٥٩

٢٦٠

٢٦١

٢٦٢

٢٦٣

٢٦٤

٢٦٥

٢٦٦

٢٦٧

٢٦٨

٢٦٩

٢٧٠

٢٧١

٢٧٢

٢٧٣

٢٧٤

٢٧٥

٢٧٦

٢٧٧

٢٧٨

٢٧٩

٢٨٠

٢٨١

٢٨٢

٢٨٣

٢٨٤

٢٨٥

٢٨٦

٢٨٧

٢٨٨

٢٨٩

٢٩٠

٢٩١

٢٩٢

٢٩٣

٢٩٤

٢٩٥

٢٩٦

٢٩٧

٢٩٨

٢٩٩

٣٠٠

٣٠١

٣٠٢

٣٠٣

٣٠٤

٣٠٥

٣٠٦

٣٠٧

٣٠٨

٣٠٩

٣١٠

٣١١

٣١٢

٣١٣

٣١٤

٣١٥

٣١٦

٣١٧

٣١٨

٣١٩

٣٢٠

٣٢١

٣٢٢

٣٢٣

٣٢٤

٣٢٥

٣٢٦

٣٢٧

٣٢٨

٣٢٩

٣٣٠

٣٣١

٣٣٢

٣٣٣

٣٣٤

٣٣٥

٣٣٦

٣٣٧

٣٣٨

٣٣٩

٣٤٠

٣٤١

٣٤٢

٣٤٣

٣٤٤

٣٤٥

٣٤٦

٣٤٧

٣٤٨

٣٤٩

٣٥٠

٣٥١

٣٥٢

٣٥٣

٣٥٤

٣٥٥

٣٥٦

٣٥٧

٣٥٨

٣٥٩

٣٦٠

٣٦١

٣٦٢

٣٦٣

٣٦٤

٣٦٥

٣٦٦

٣٦٧

٣٦٨

٣٦٩

٣٧٠

٣٧١

٣٧٢

٣٧٣

٣٧٤

٣٧٥

٣٧٦

٣٧٧

٣٧٨

٣٧٩

٣٨٠

٣٨١

٣٨٢

٣٨٣

٣٨٤

٣٨٥

٣٨٦

٣٨٧

٣٨٨

٣٨٩

٣٩٠

٣٩١

٣٩٢

٣٩٣

٣٩٤

٣٩٥

٣٩٦

٣٩٧

٣٩٨

٣٩٩

٤٠٠

٤٠١

٤٠٢

٤٠٣

٤٠٤

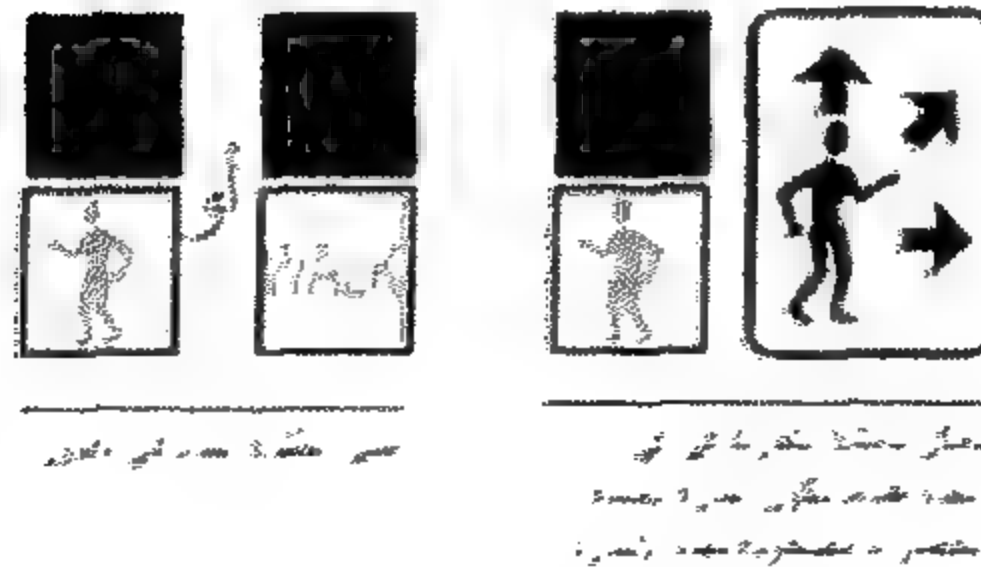
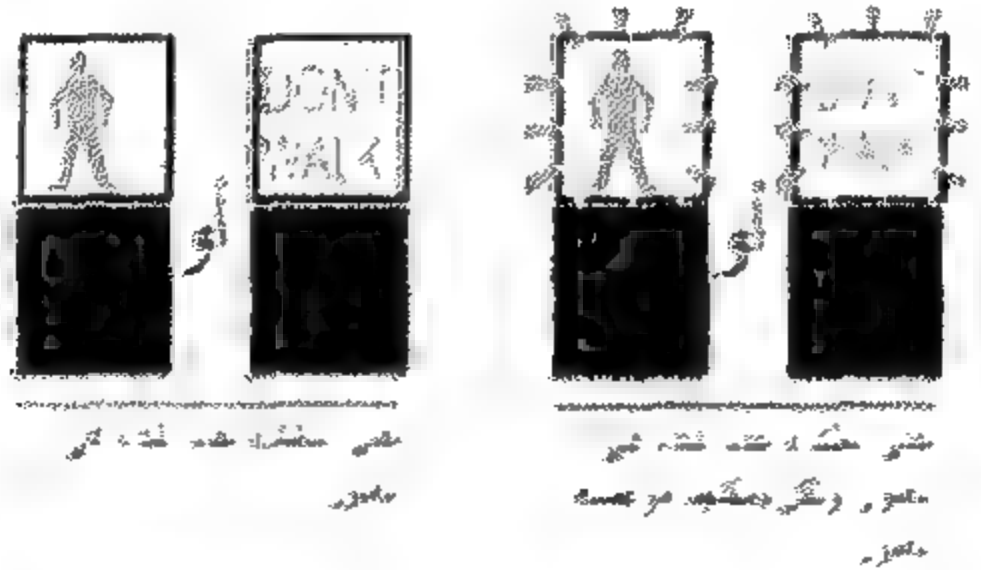
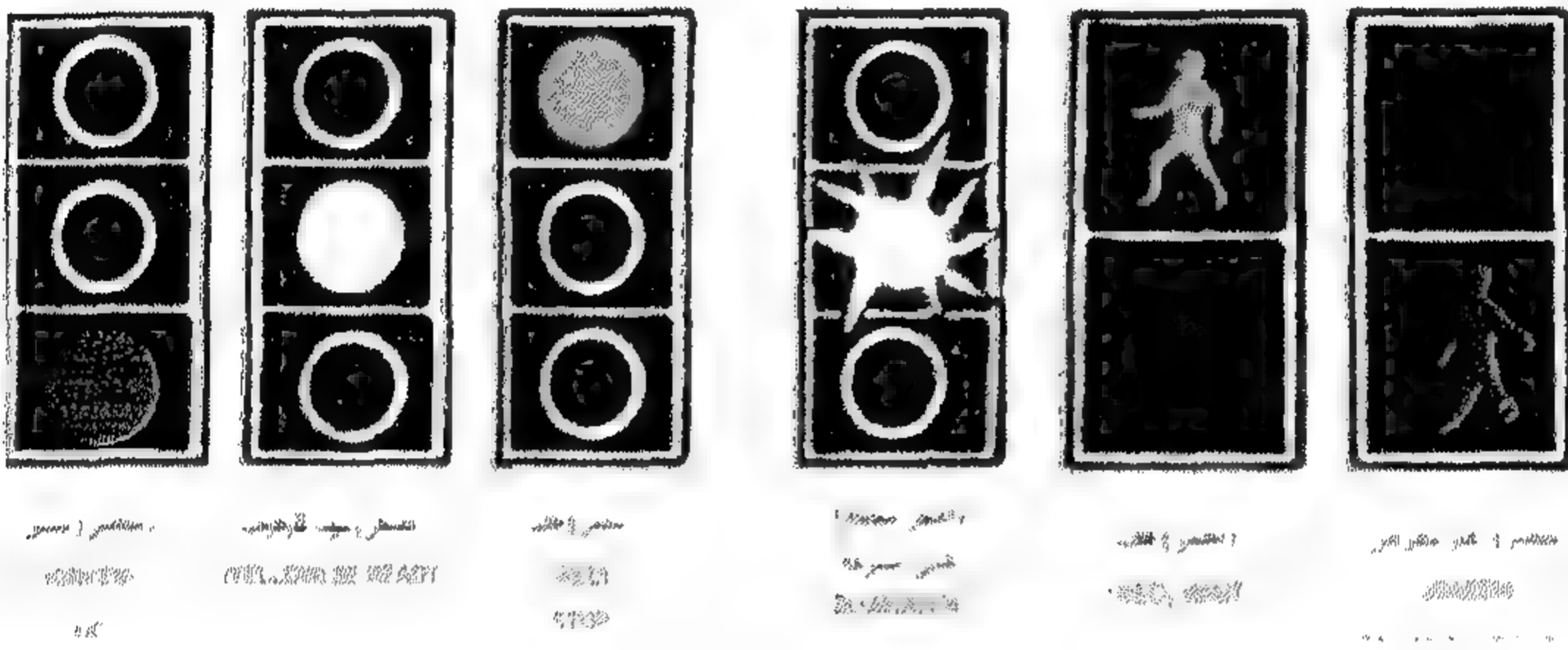
٤٠٥

٤٠٦

١- النور الأخضر: يظهر عند قرب انتهاء النور الأخضر المشار إليه تحت (١) من (أ) في الفقرة السابقة المحددة لعبور المشاة لحث العابرين على سرعة العبور.

٢-النور البرتقالي : وتزود به أماكن عبور المشاة في غير التقاطعات وتكون أولوية المرور في هذه المناطق للمشاة .

الإشارات الضوئية المخصصة لمزلقانات السكك الحديدية تستخدم
النور الأحمر المتقطع للدلالة على قرب وصول المركبة الحديدية
وأمر قائد المركبات الأخرى بعدم المرور على مزلقانات السكك
الحديدية المفتوحة وقد تزود هذه الإشارات بأجراس للتنبيه عند
قدوم القطارات .



الاشارات الخاصة بمزلاقات السكة الحديد:



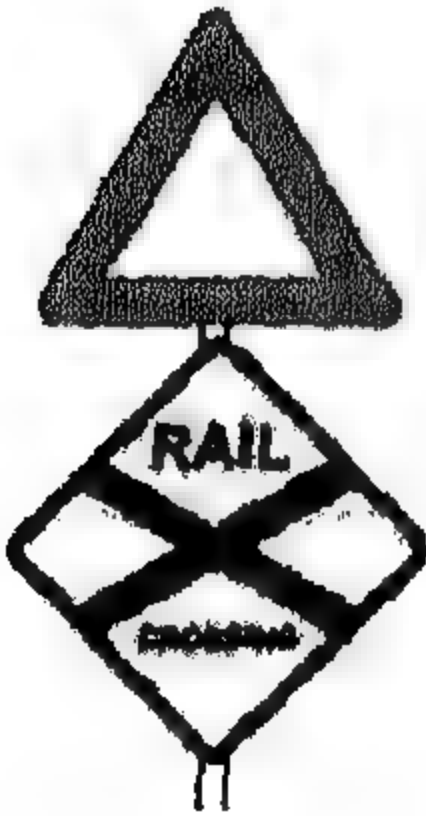
اشارة التوقف



توقف في حانة وميض نوره
الأحمر



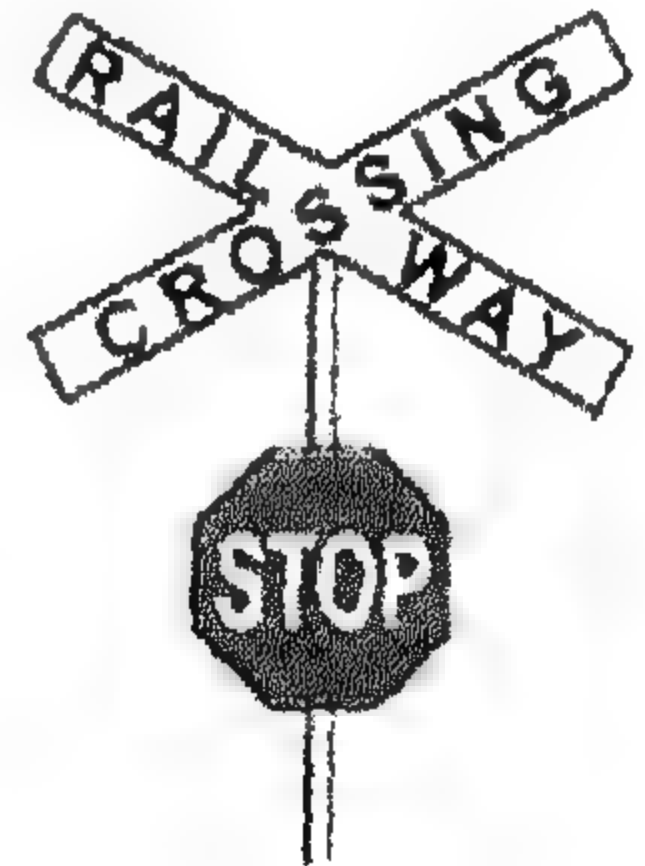
فتح مغرب عند نمر، وكن
مسند توقف



أمداد مصر سكة حديد



أمداد مصر سكة حديد به اشارة



اشارة التوقف

ثم إذا إقتربت المسافة بين مستخدم الطريق ورجل المرور تكون لغة التخاطب المرورية بواسطة العلامات الدولية والخطوط الأرضية.

علامات المرور الدولية

تكون علامات المرور الدولية وفقاً لما هوأتي :
الإلمام الكامل بعلامات المرور وما ترمي إليه هو ضرورة
لإستكمال فهم السائق للغة الطريق التي تضمن السلامة له و
للآخرين ، وعلى كل قائد سيارة ان يكون قادرا على تمييز هذه
العلامات والإلتزام بها ،حيث ان هذه العلامات لا تحتاج الي قراءة
او لغة معينة ولكنها هي رموز مطلوب من قائد السيارة ان يفهم
تلك الرموز ومدلول كل رمز حيث اغفاله لذلك يشكل خطورة له
قبل ان تكون مخالفة لنظام المرور.

- أقسام علامات المرور تبعاً لوظيفتها ومدلولها.
أولاً:العلامات التحذيرية:

وتكون على شكل مثلث متساوي الأضلاع، إطاره احمر اللون
والأرضية بيضاء والرمز باللون الأسود. ولا بد أن توضع هذه
العلامة قبل المكان المراد التحذير عنه بمسافة تسمح بإستقبال
المعلومة التحذيرية واتخاذ القرار ثم السيطرة على السيارة، وهي
غير محاسب عليها من قبل رجال المرور. وقد جاءت شكل هذه
العلامة من الحرف الأول من الكلمة الانجليزية لكلمة تحذير وهي
(warning) حيث أن باطن حرف (w) هو مثلث هذه العلامة
وإليك بعض العلامات التحذيرية الهامة حسب ما نصت عليه
الاتفاقات الدولية المنظمة لذلك مرقمة حسبما هو مبين أسفل كل
شكل:



ممنوع يسار



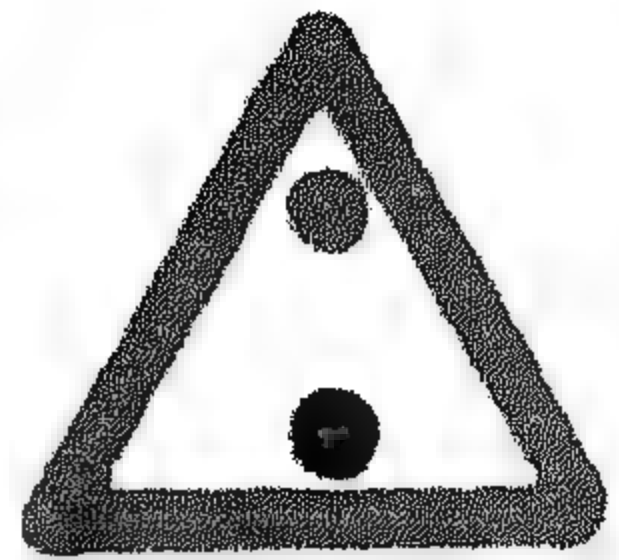
أعمال بالطريق
ROAD WORKS



عبور مشاة
PEDESTRIANS CROSSING



مدارس
SCHOOLS



إشارات مرور ضوئية
LIGHT SIGNALS



رياح جانبية
SIDE WIND



منحنيان أولهما اليمين
TWO BENDS FIRST
ON THE RIGHT



منحنيان أولهما اليسار
TWO BENDS FIRST
ON THE LEFT



منحني يمين
RIGHT TURN



منحدر خطر
DANGEROUS DESCENT



مرتفع خطر
DANGEROUS ASCENT



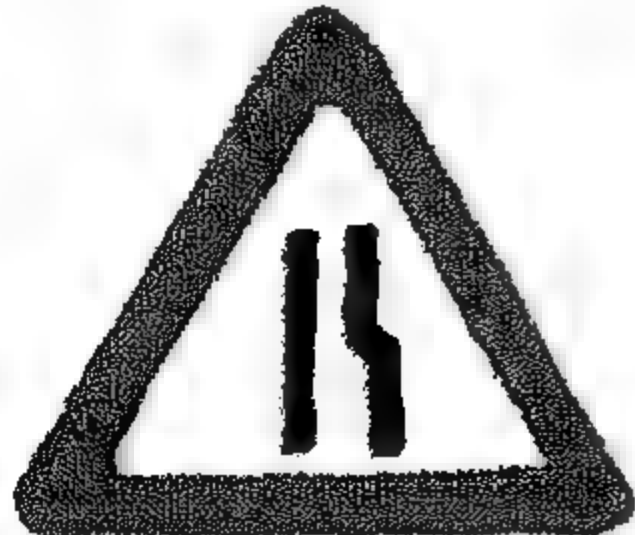
إحذر لتوقف طارئ
ATTENTION



منطقة زراعية
ANIMAL CROSSING



نهاية الطريق المزدوج
END OF DOUBLE ROAD



الطريق يضيق من اليمين
ROAD NARROWS RIGHT



الطريق يضيق من الجانبين
ROAD NARROWS



امتداد تقاطع طرق
INTERSECTION



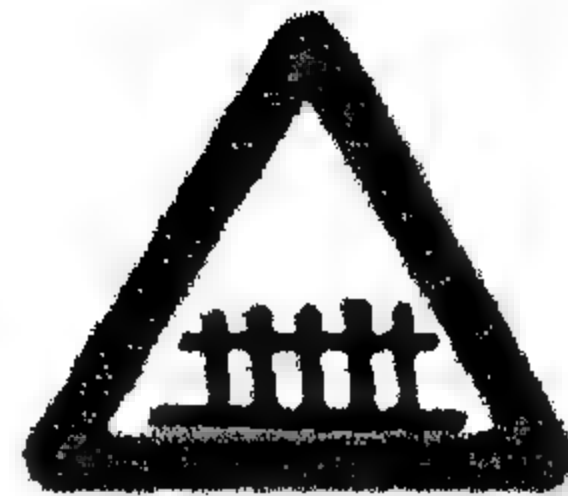
أسلاك كهربائية
ELECTRICAL CABLES



صخور متساقطة
FALLING ROCKS



جسر متحرك
SHAKY BRIDGE



تقاطع سكة حديد بوابة
RAILWAY INTERSECTION
WITH GATE



طريق دائري
ROUNDABOUT ROAD



طريق فرعي من اليسار
SIDE ROAD ON THE LEFT



تقاطع طريق رئيسي مع فرعي
INTERSECTION OF MAIN
ROAD WITH SIDE ROAD



طريق فرعي من اليمين
SIDE ROAD ON THE RIGHT



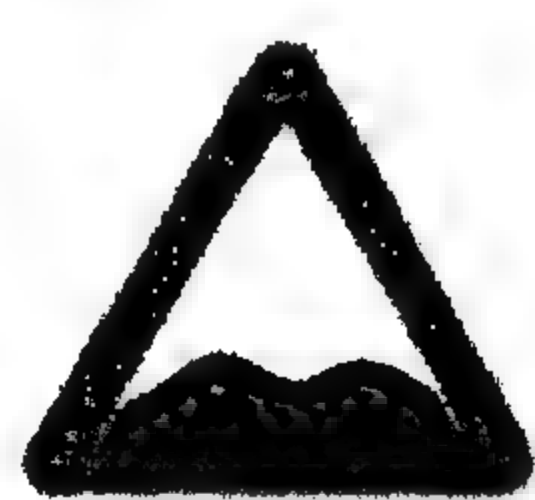
طريق زلق
SLIPPERY ROAD



تقاطع سكة حديد بدون بوابة
RAILWAY INTERSECTION
WITHOUT GATE



مطار
ممرج طيران
WARNING OF AIRPLANES
(AIRPORT)



طريق غير مستوي
(سطح متعرج)
UNEVEN ROAD



١٥٠ م
150M



٢٠٠ م
التحذير على مسافة ٢٠٠ م



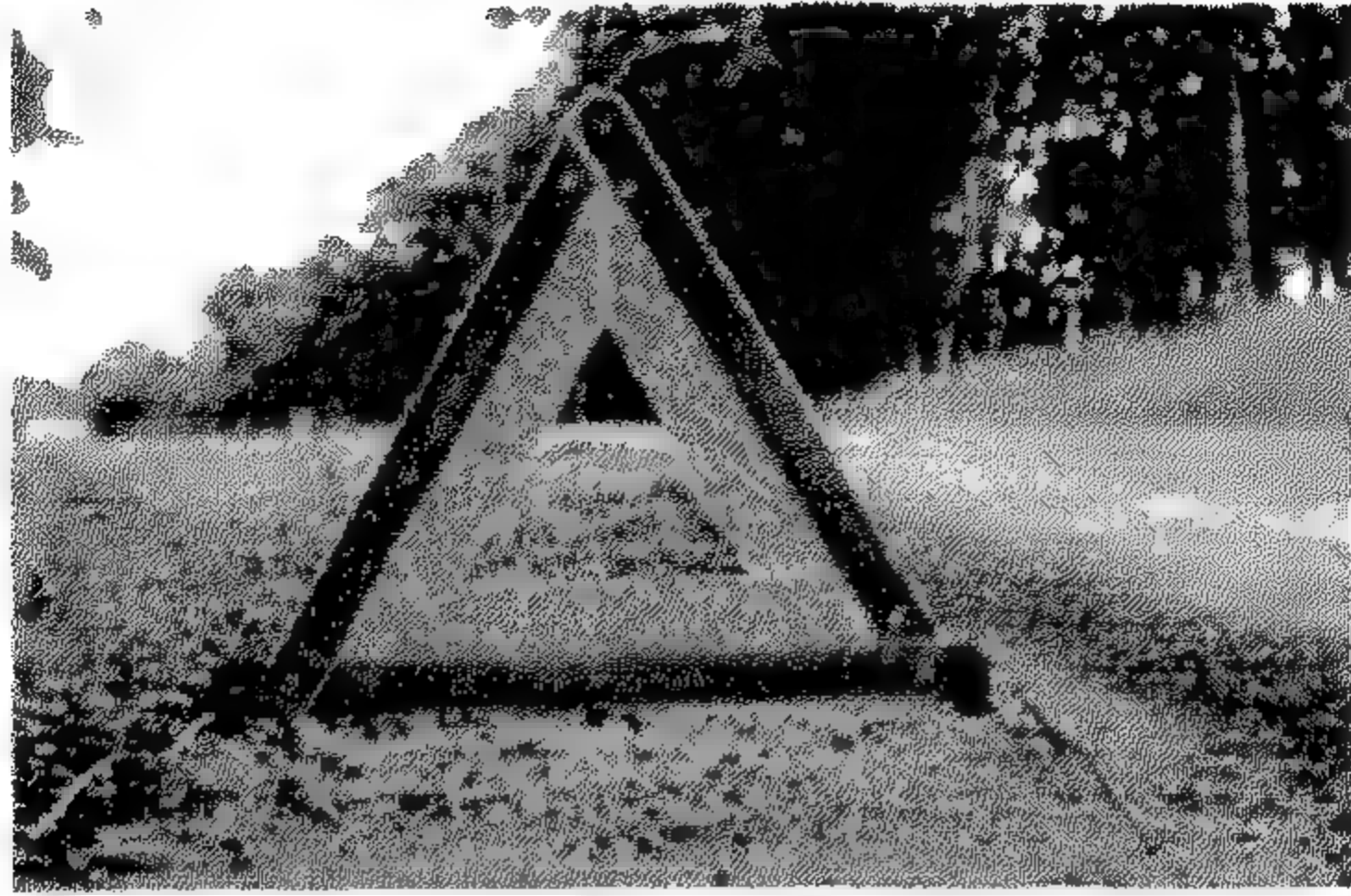
٣٠٠ م
300M



أولوية طريق رئيسي
PRIORITY ROAD AHEAD

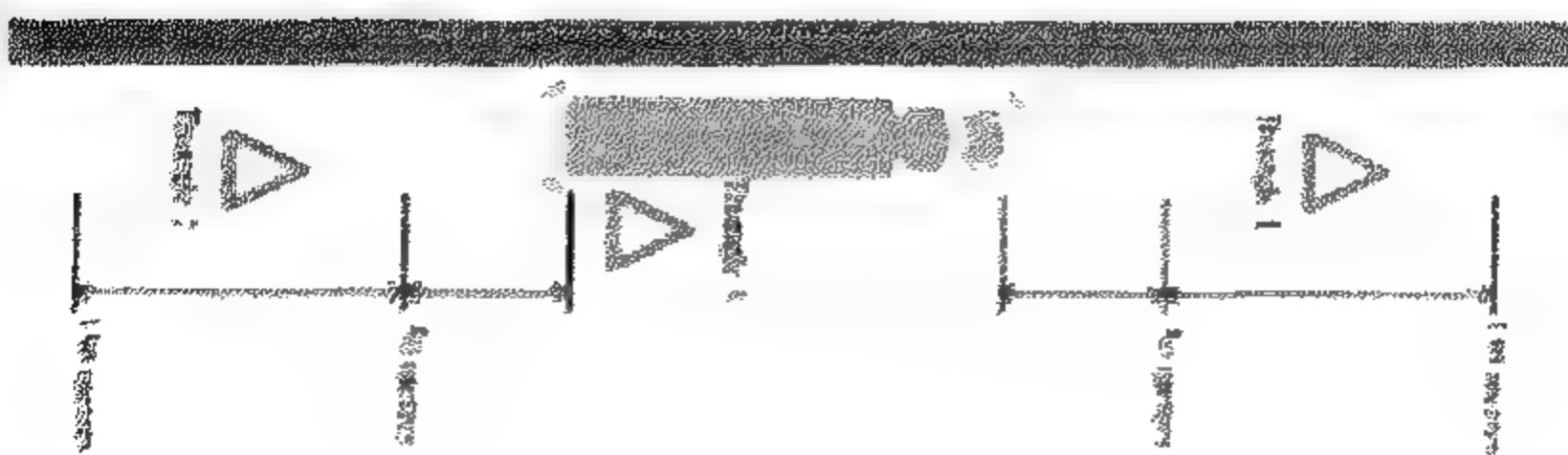
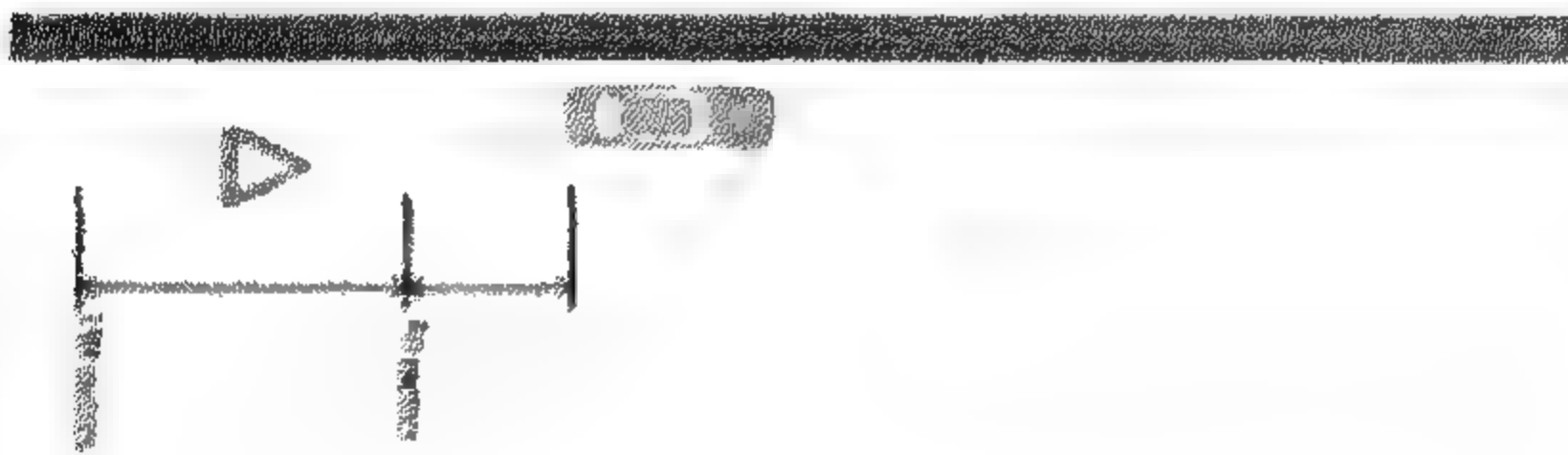


الطريق المتجاورين
TWIN SIDE D. ROAD



المشاة التحذيرية للأشارة إلى تعطل المركبة أو تعطلها
في حلة تعطل المركبة أو عند ضرره في إصطدام ، إذا
كان ذلك مثل تحذيري فعتيك وضعه على المسار الذي
تقف عليه خلف المركبة مسافة للتراوح من 50 إلى 50
متر

وعلى المركبات التي يتعدى وزنها الإجمالي 2 طن وضع
ثلاث مثلث تحذيرية على الأقل في مواقع تعطل.



ثانياً: الإشارات التنظيمية:

وهي التي يقصد بها إبلاغ مستخدمي الطريق ببعض القيود أو
والممنوعات التي يجب أن يستجيب لها أثناء القيادة وتنقسم إلى
١- علامة الأولوية :

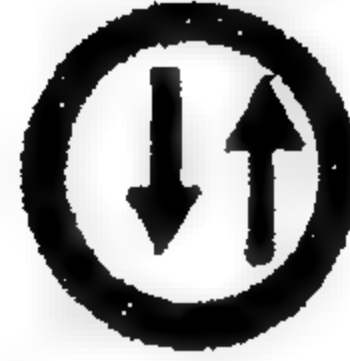
ويقصد بها بعض الأولويات عن بعض الأجواء على الطريق
وتبين القواعد الخاصة ببعض الأولويات في التقاطعات
والأجزاء الضيقة من الطريق أو تفيد أمر قائد المركبة بضرورة
التوقف عند العلامة وعدم التحرك مرة ثانية إلا بعد التأكد من
استطاعة ذلك بدون أي خطر وهي:



العلامة الأولى للمركبة
SIGN OF PRIORITY NO



أولوية الطريق له المضيئة



الأولوية للمركبة
PRIORITY FOR ONCOMING
TRAFFIC



أولوية الطريق له المضيئة
PRIORITY NO

٢ - علامة المنع:

وهي علامة دائرية الشكل حمراء إطار بيضاء الأرضية والرمز أو الكتابة بالأسود وتستعمل لمنع مستعملي الطريق من القيام بأعمال معينة أو إلزامهم بالقيام بأعمال أخرى يقتضيها نظام المرور وهي .



لا لقاء
NO MEETING



لا منع
NO RIGHT TURN



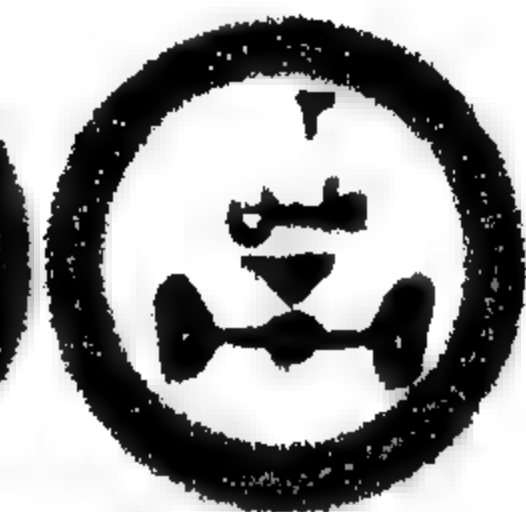
لا منع
NO TRUCKS



لا منع
NO TRUCKS



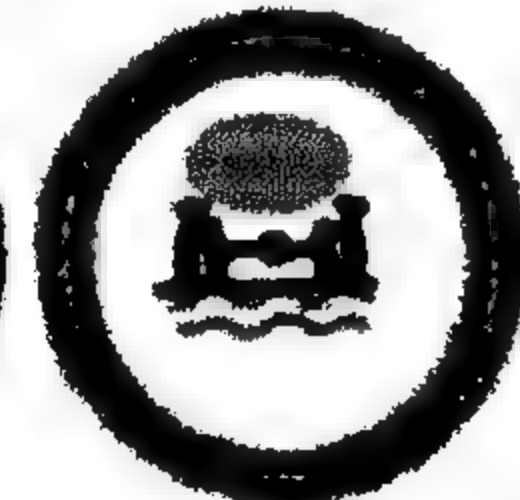
لا منع
NO MEETING



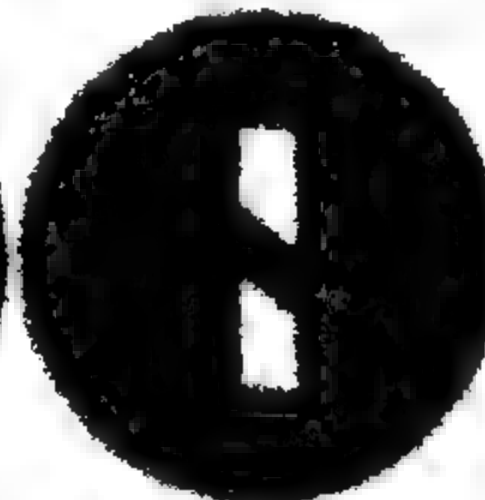
لا منع
NO TRUCKS



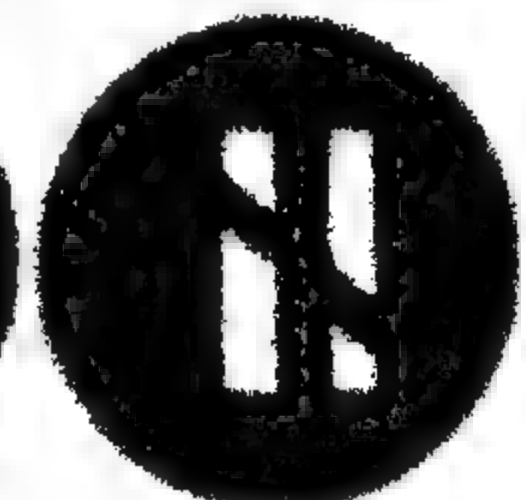
لا منع
NO ONE-WAY TRAFFIC



لا منع
NO TRUCKS



لا منع
NO RIGHT TURN



لا منع
NO RIGHT TURN



٢٠٠٠
BICYCLE PROHIBITION FOR
ONE YEAR



٢٠٠٠
WHEELED CARS PROHIBITED



٢٠٠٠
CLOSED FOR PEDESTRIANS



٢٠٠٠
NO HORN SOUNDING



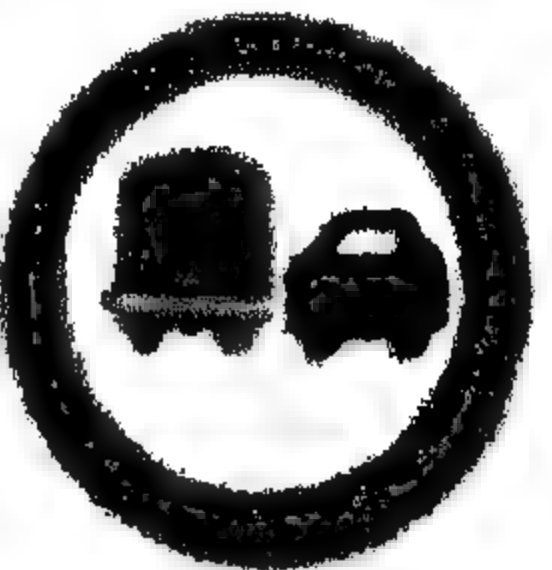
٢٠٠٠
STOP



٢٠٠٠
SPEED LIMIT



٢٠٠٠
PROHIBITION FOR CATTLE



٢٠٠٠
NO CATTLE CROSSING FOR TRUCKS



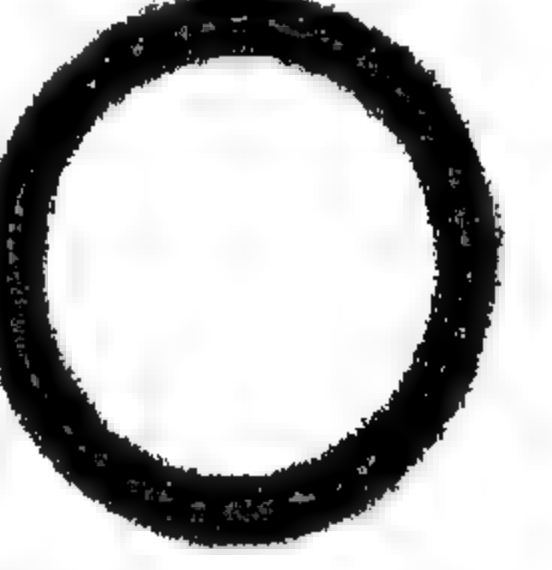
٢٠٠٠
PROHIBITION OF TURNING
TO RIGHT



٢٠٠٠
PROHIBITION OF TURNING
TO LEFT



٢٠٠٠
PROHIBITION OF 'Y' TURN



٢٠٠٠
PROHIBITION OF TURNING
TO RIGHT



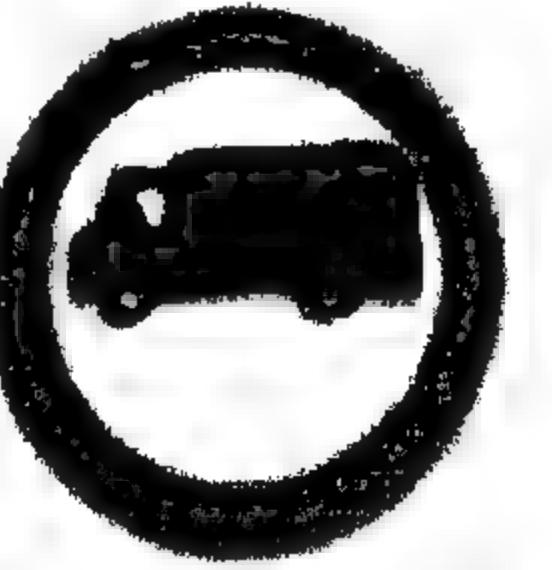
٢٠٠٠
PROHIBITION FOR
MOTORCYCLES



٢٠٠٠
NO CARS



٢٠٠٠
NO BUSES



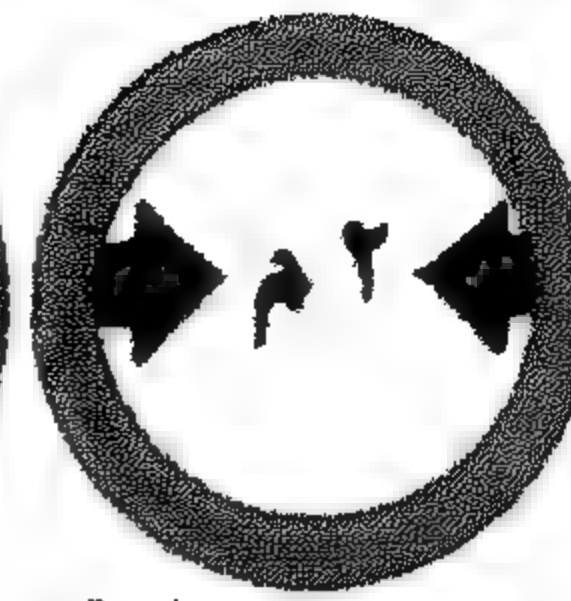
٢٠٠٠
NO TRUCKS



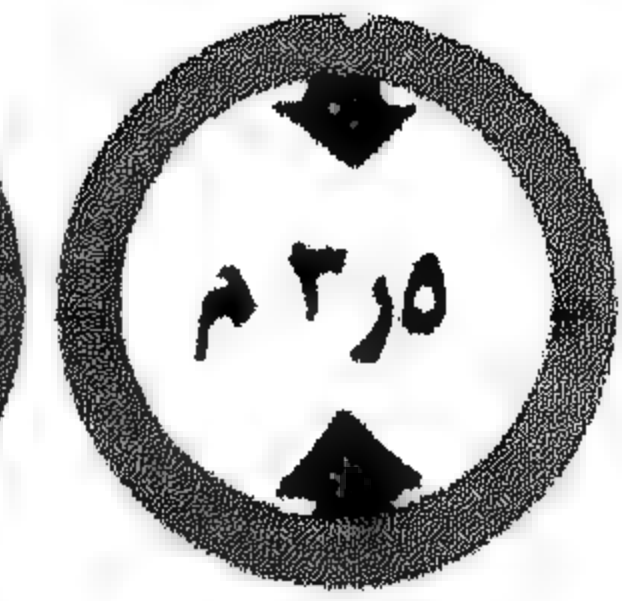
أقصى حمولة ١٠ طن
MAXIMUM WEIGHT 10 TONS



أقصى حد للسرعة ٥٠ كم
MAXIMUM SPEED 50KM/H



أقصى عرض مرور سيارات (٢م)
FORBIDDEN FOR VEHICLES
MORE THAN 2M WIDE



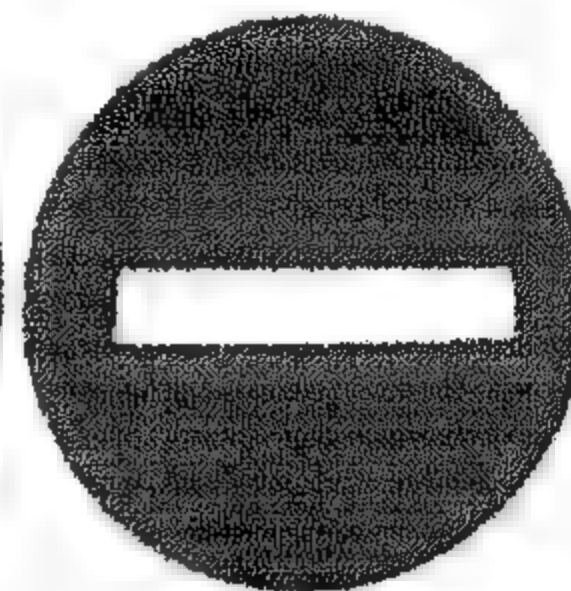
أقصى عرض مرور سيارات (٥م)
FORBIDDEN FOR VEHICLES
MORE THAN 5M WIDE



مسموح بآلة التنبيه
KLAXON ALLOWED



ممنوع الوقوف قطعيا
PROHIBITION OF STOPPING



ممنوع الدخول
NO ENTRY



ممنوع مرور سيارات و دراجات
FORBIDDEN FOR CARS
& MOTORCYCLES

٣ - علامة الإجبار أو الإلزام:
وتكون على شكل دائرة أرضيتها زرقاء اللون والكتابة أو الرمز باللون الأبيض .

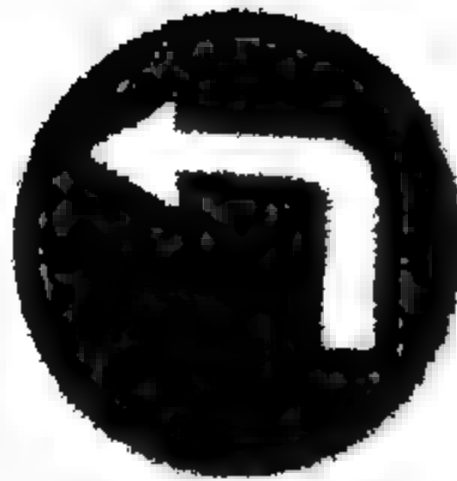
وهذه العلامات جاء شكلها من بداية الكلمة الإنجليزية وهي organizing وهي بمعنى تنظيم، لذا جاءت هذه العلامات على شكل دائرة. وهذه العلامات توضع في نفس المكان المراد إتيان المعلومة التنظيمية مباشرة. وهي محاسب عليها من قبل رجال المرور وتستعمل لمنع مستعملي الطريق من القيام بأعمال معينة أو إلزامهم بأعمال أخرى يقتضيها نظام المرور .



أماك دوران إجباري اليمين أو اليسار
TURN RIGHT OR LEFT
MANDATORY



أماك: اجزاء إجباري اليمين
TURN RIGHT MANDATORY



أماك: اجزاء إجباري اليمين
MANDATORY TURN LEFT



الوجه اليسار
KEEP LEFT



اجزاء إجباري للأمام
GO STRAIGHT MANDATORY



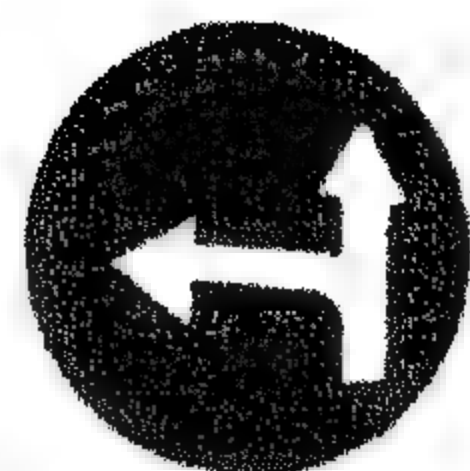
المروء على أحد جانبي الطريق
TRAFFIC ON ONE SIDE



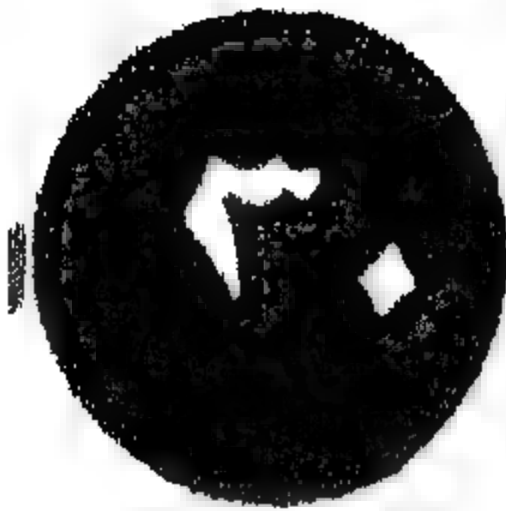
إلزم اليمين
KEEP RIGHT



إلزم اليسار
KEEP LEFT



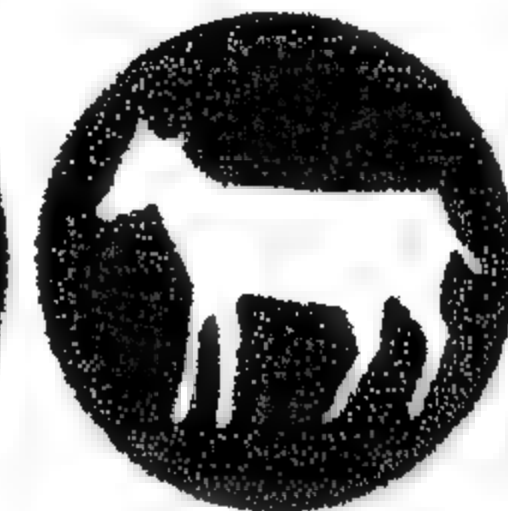
المرور في اتجاه واحد
TRAFFIC IN ONE DIRECTION



أقل سرعة إجبارية
MINIMUM MANDATORY
SPEED



طريق إجباري للمشاة
MANDATORY ROAD FOR
PEDESTRIANS



طريق إجباري للحيوانات
MANDATORY ROAD FOR
ANIMALS



طريق إجباري للدراجات
COMPULSORY BICYCLE
TRACK



إتجاه مستدير
ROUND ABOUT



نهاية المنع
END OF PROHIBITION



نهاية منطقة تحديد السرعة
بـ ٦٠ كم / ساعة
END OF SPEED LIMIT 60 KM / H



نهاية المنع من التجاوز
END OF PROHIBITION OF
OVERTAKING

ثالثاً: العلامات الإرشادية (الإعلامية):

وهي التي تزود مستخدمي الطريق بما يفيدهم من معلومات ونصائح يحسن الاستفادة بها. وتكون على شكل مربع أو مستطيل أزرق اللون ذو كتابة أو رموز بيضاء أو سوداء أو حمراء. ولا بد أن توضع قبل المكان المراد الإرشاد عنه بمسافة تسمح باستقبال المعلومة الإرشادية وإتخاذ القرار والسيطرة على السيارة للاستفادة من المعلومة. وهذه العلامة غير محاسب عليها من قبل رجال المرور .

هذا النوع من العلامات (اللافتات) يستخدم لإرشاد مستخدمي الطريق ومدهم بالمعلومات التي هم في حاجة إليها على الطريق وأهمها:

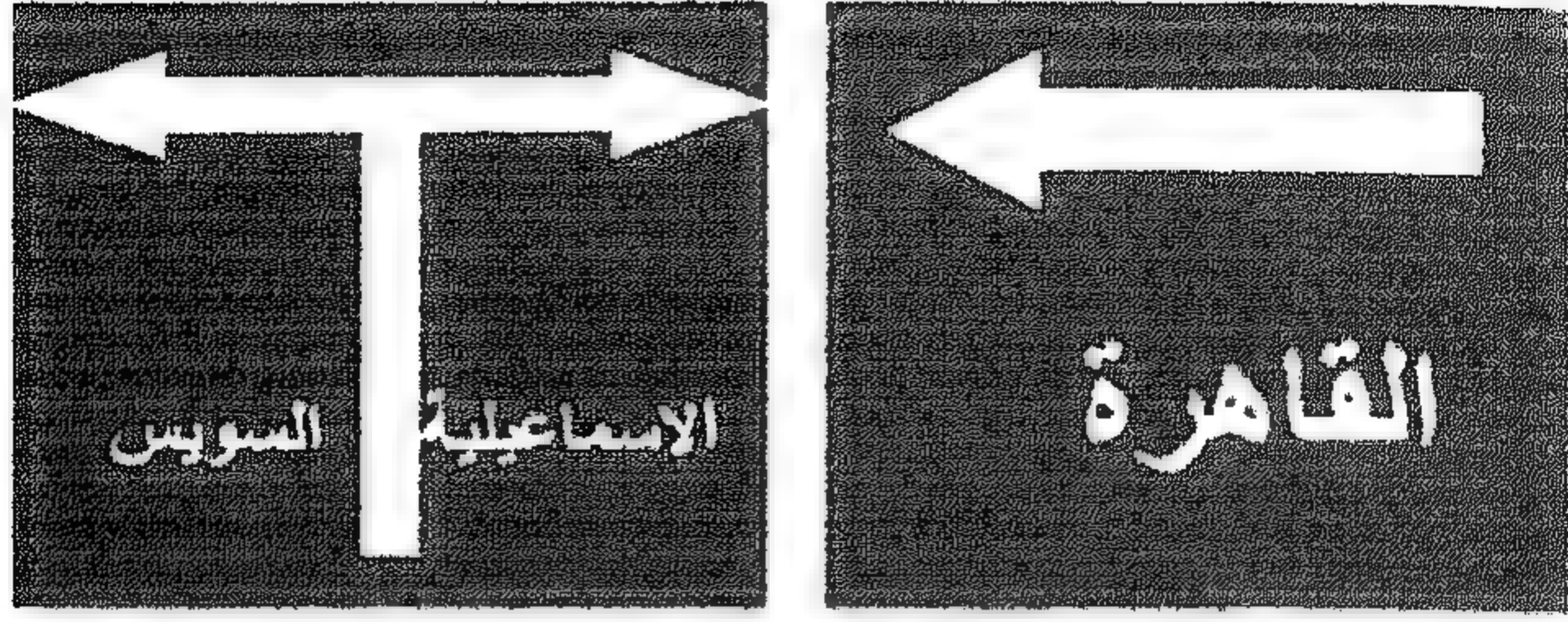
أ- علامات الاتجاه :

هذه العلامة توضع عند ملتقى الطريق لتبين لنا ما ينتهي ويوصل إليه كل طريق.

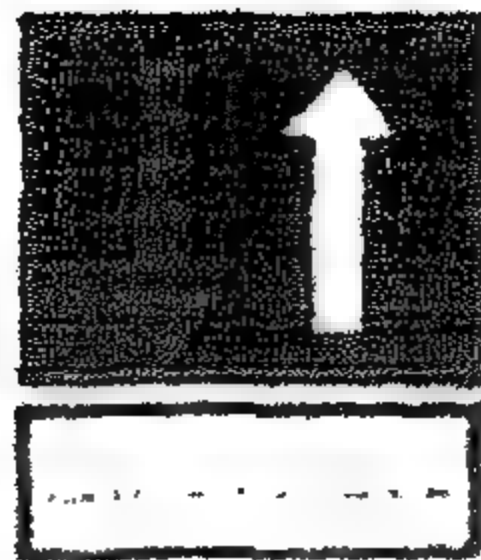


ب- علامات تعريف الأماكن :

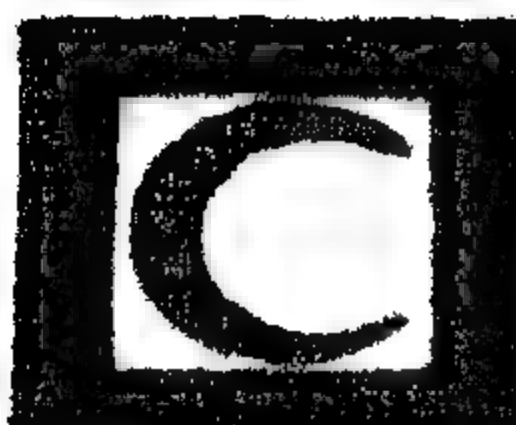
وهذه العلامات توضع عند مدخل كل بلدة لتوضح لمستخدمي الطريق المكان (المدينة أو البلدة) باللون الأبيض ، وهذه العلامات لا تعني مجرد الإشارة إلى اسم البلدة ، بل تعني أموراً أخرى يجب على السائق مراعاتها ووضعها موضع الإهتمام.



ج - علامات تقدم معلومات مفيدة لقائدي السيارات :
علامات توضح طريق ذو اتجاه واحد ، طريق مسدود ،
مستشفى ، هاتف ، محطة بنزين ، موقف أتوبيس ، مركز
إسعاف ، مطعم ، مركز إصلاح .
وقد جاء شكل العلامات الإرشادية من الأحرف الأولى للكلمة
الإنجليزية إرشادية وهي:

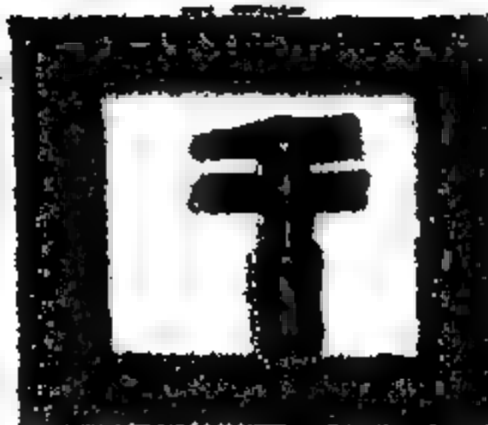


PRIORITY OVER
ROAD



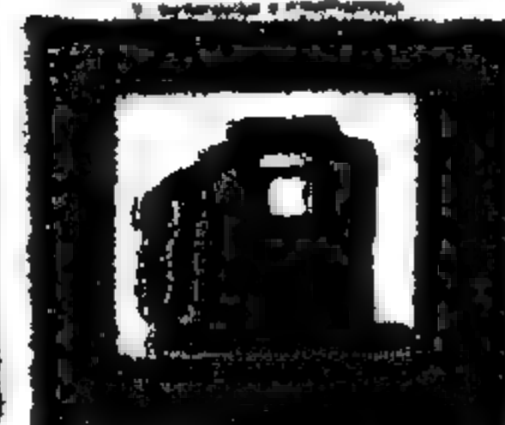
مركز الإسعاف

FIRST AID STATION



مركز الصيانة

MECHANICAL AND
SERVICE STATION



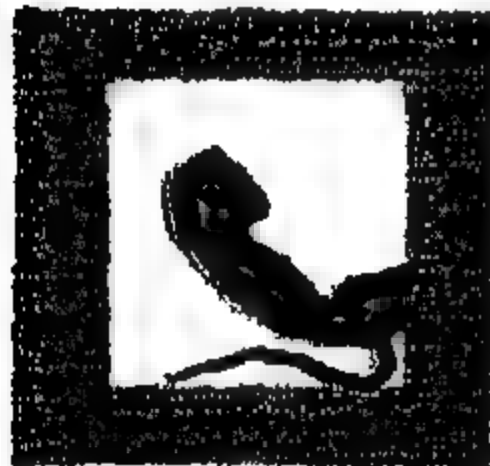
محطة الوقود

GASOLINE STATION



مطعم

RESTAURANT



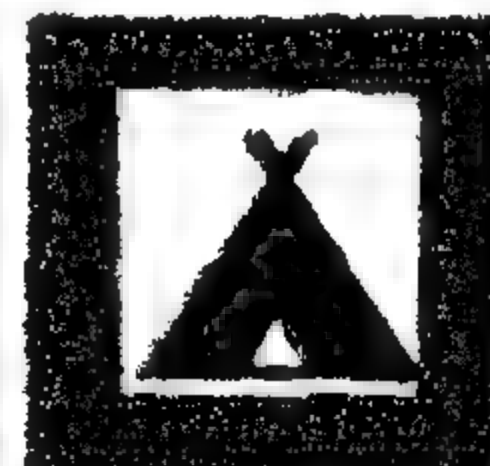
هاتف

TELEPHONE STATION



حافلة (أوتوبوس)

AUTOBUS STOP



خيم

CAMPING SITE



مركز الشباب

YOUTH HOSTELS



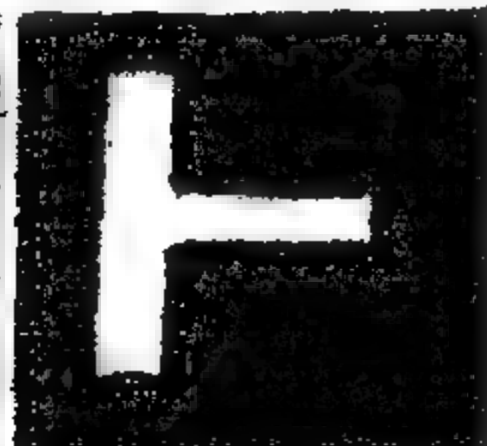
موقف سيارات

PARKING



مستشفى

HOSPITAL



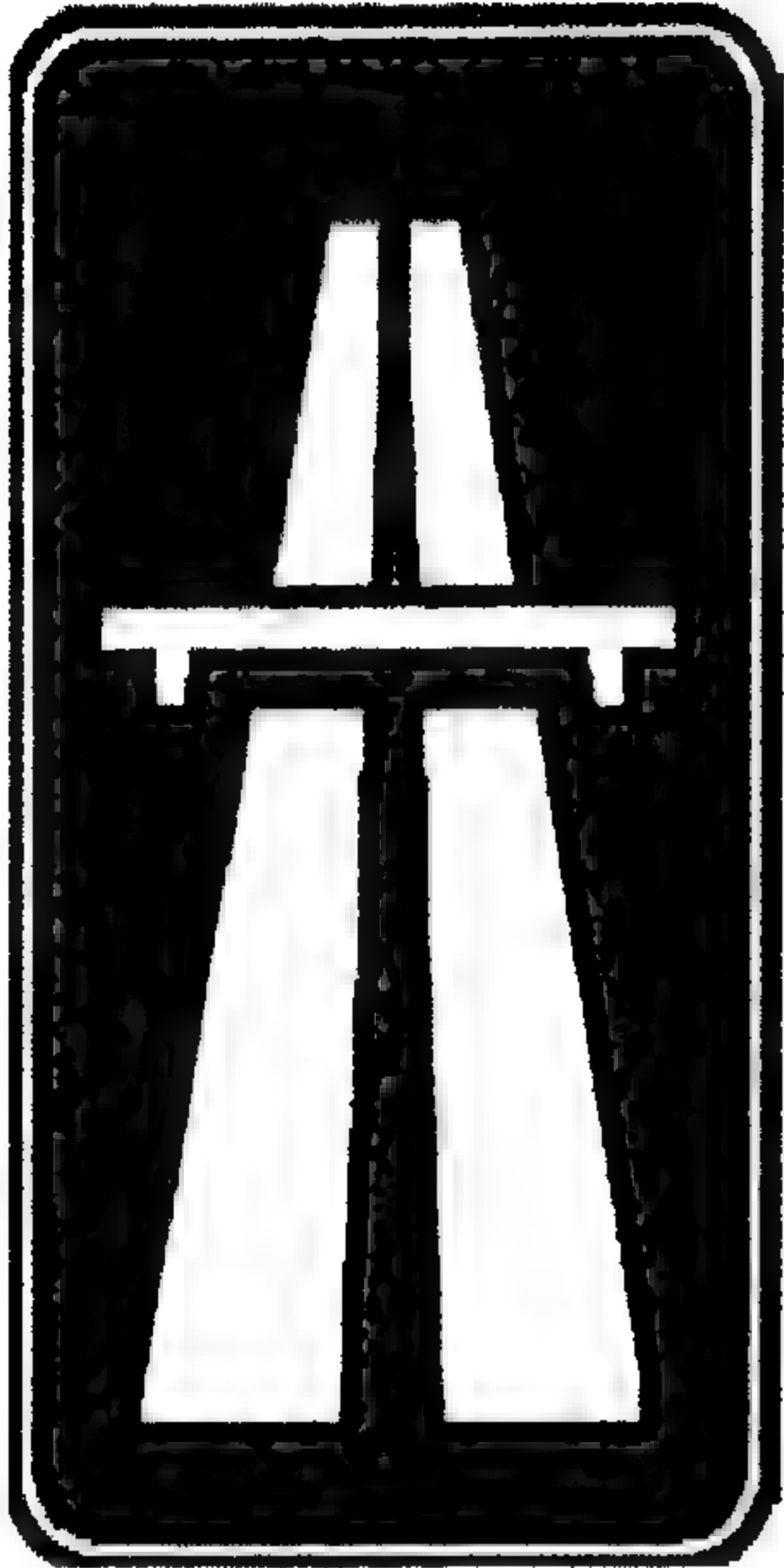
طريق مغلق

NO THROUGH ROAD



تحويل

DETOUR



بداية حد الطريق
السريع



نهاية حد الطريق
السريع



والأرقام الدولية للحمولات المشتعلة والخطرة هي



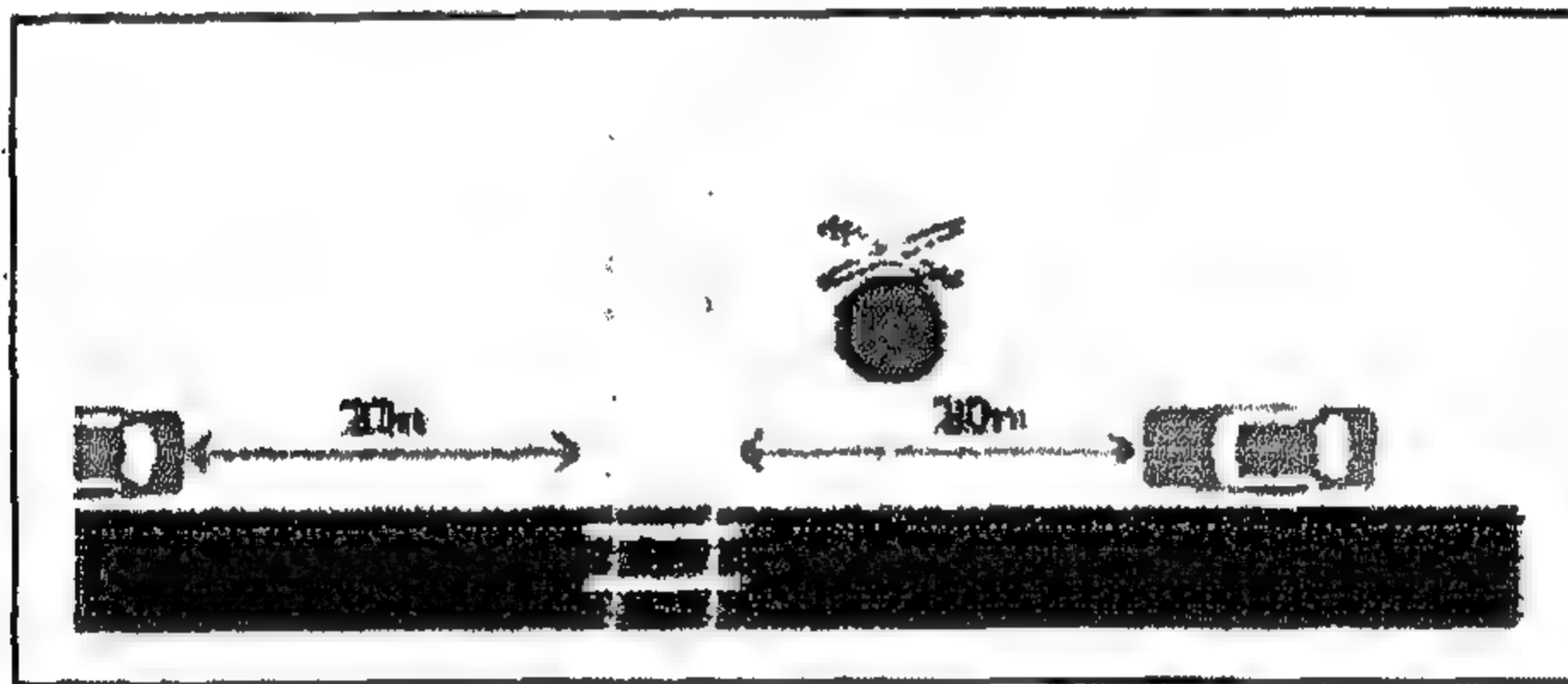
رابعاً: علامات الوقوف والإنتظار :

وهي العلامات التي تحدد أماكن الوقوف أو الإنتظار أو الإثنين معا أو في أيام معينة دون غيرها أو لفترة محددة أو غير محددة أو بأجر أو بدون أجر، وغالبا ما تكون بالكتابة أو برسم مستطيل على الأرض يبين وضع السيارة عند الإنتظار هل هي موازية أو متعامدة أو مائلة على الرصيف. ولا بد أن تكون السيارة داخل

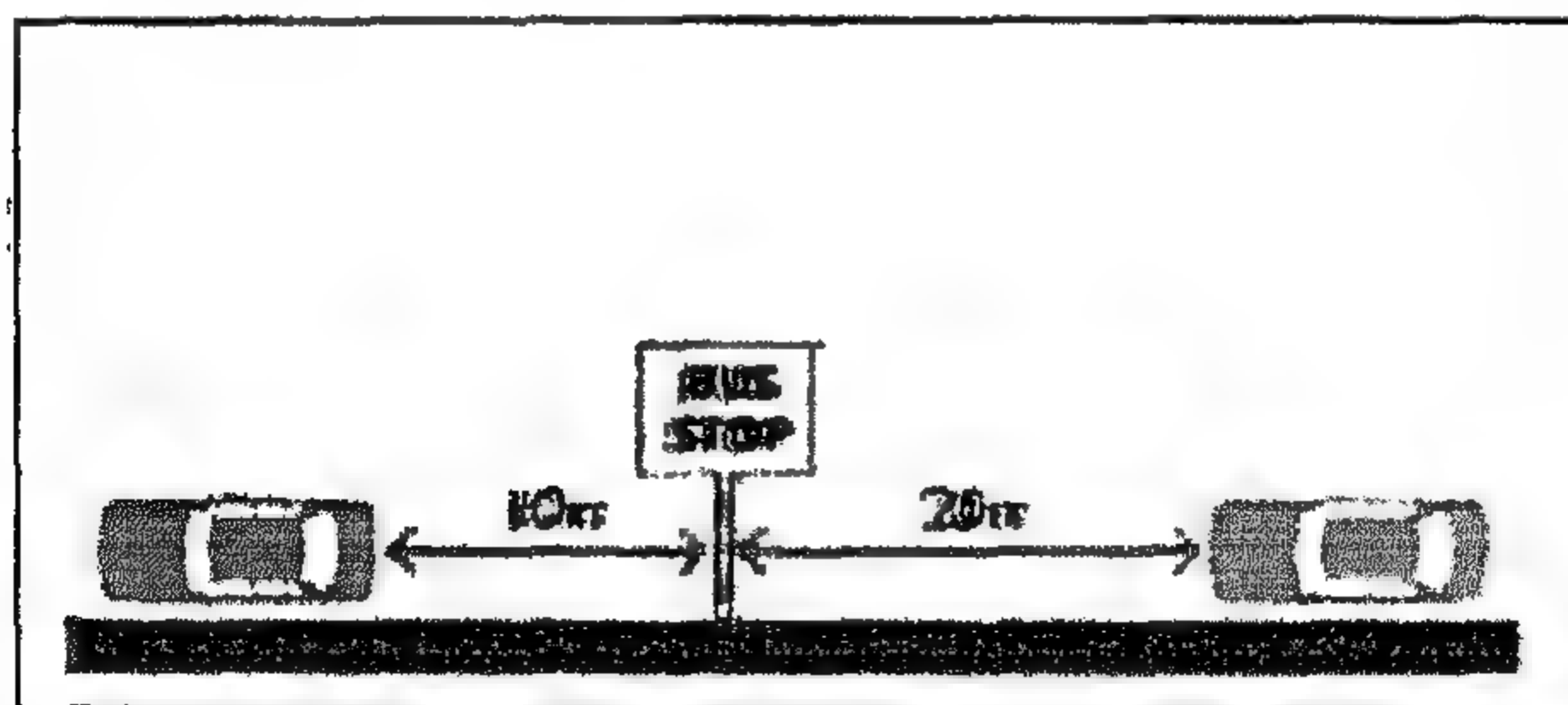
مستطيل واحد ولا تأخذ أكثر من مستطيل والإ اعتبر مخالفة للقانون . وهذه العلامات محاسب عليها من قبل رجال المرور .

وتكون جميع هذه العلامات طبقاً للأشكال المرفقة والمواصفات الواردة في الإتفاقية المشار إليها ولا يجوز تركيب أية لوحات أو إعلانات أو أجهزة من شأنها أن تؤدي إلى حدوث إرتباك مع مدلول علامات المرور أو أجهزة توجيه المرور الأخرى أو يكون من شأنها أن تجعل هذه العلامات أو الأجهزة أقل وضوحاً أو فاعلية.

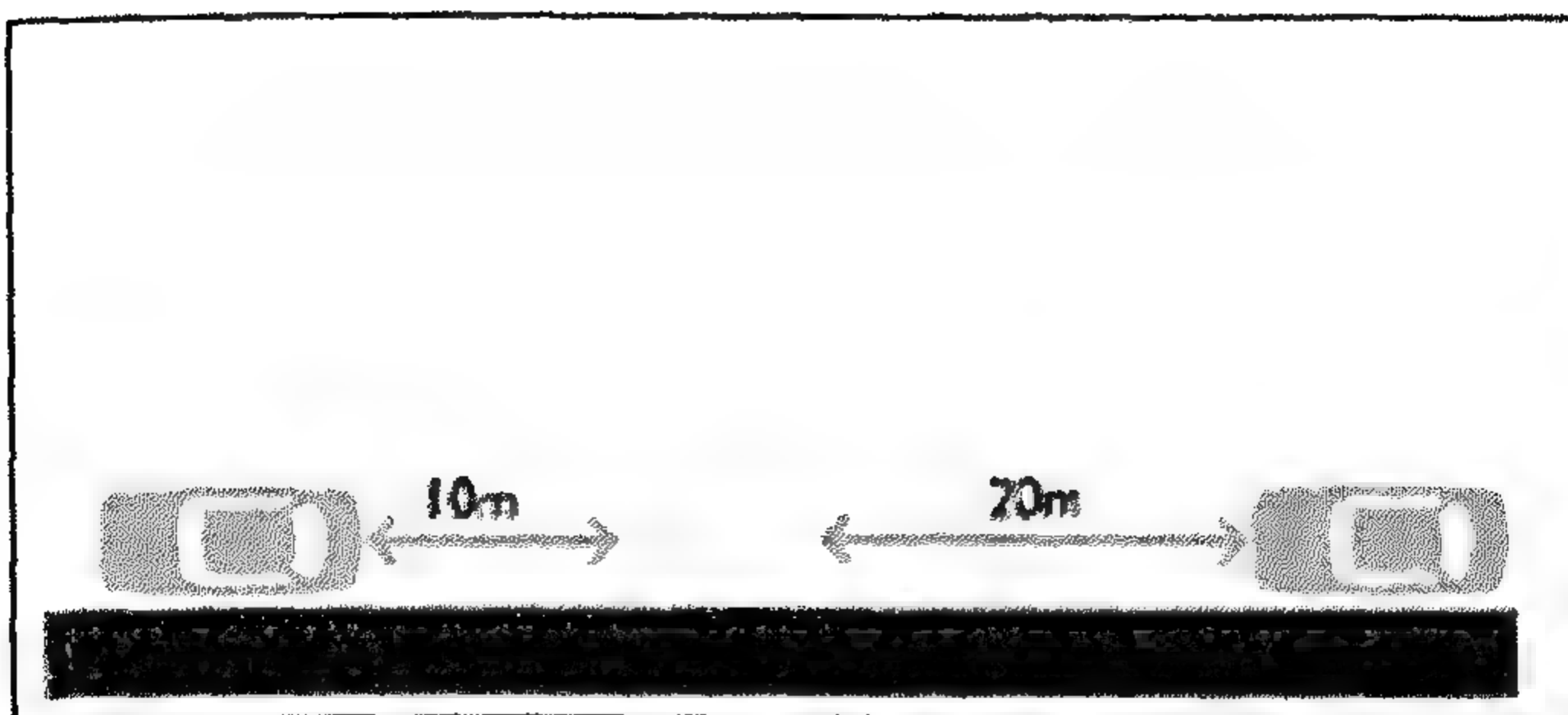
ويحظر الحاق أي ضرر بعلامات وإشارات وأجهزة توجيه المرور الأخرى أو تغيير معالمها أو مراكزها أو إتجاهها.



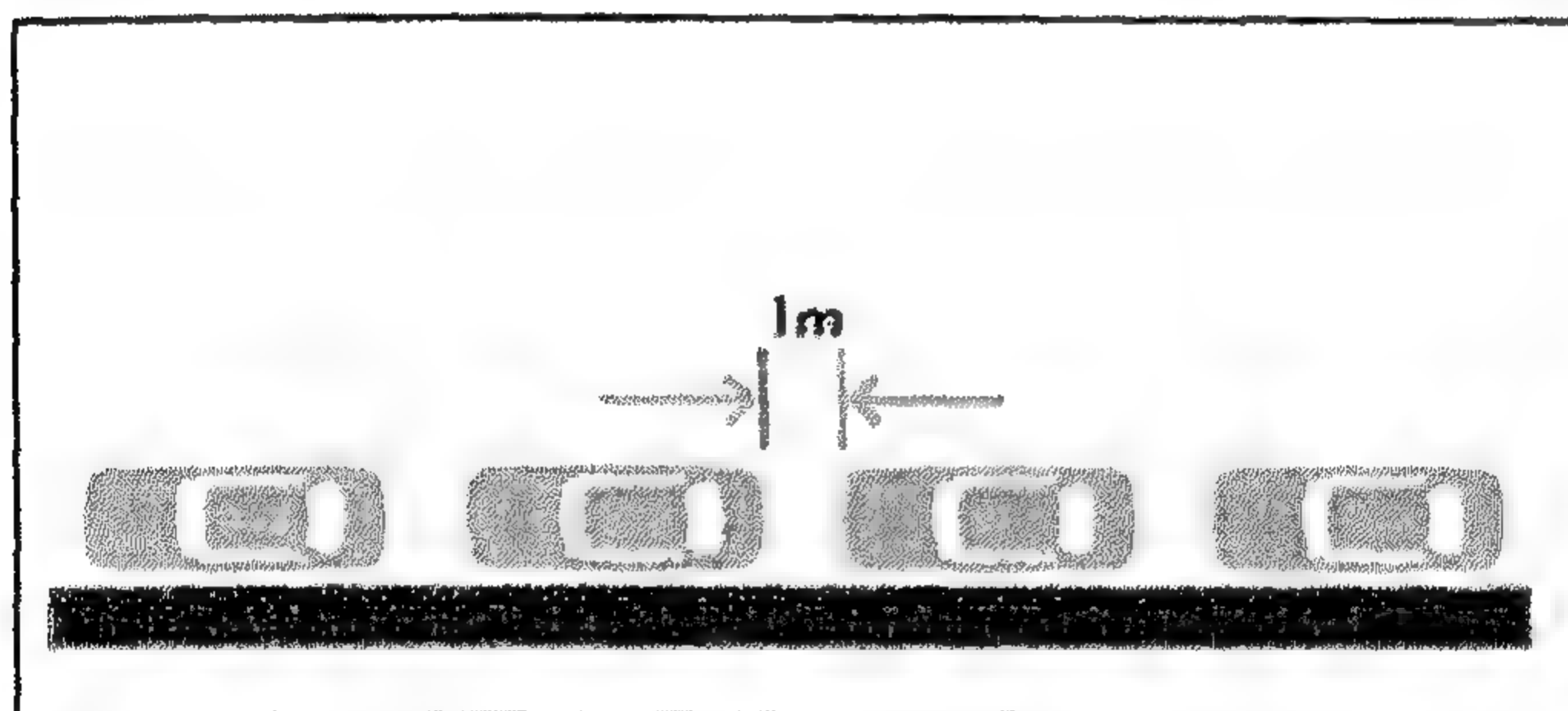
أماكن ومسافات الوقوف الآمنة عند مزلقانات السكة الحديد



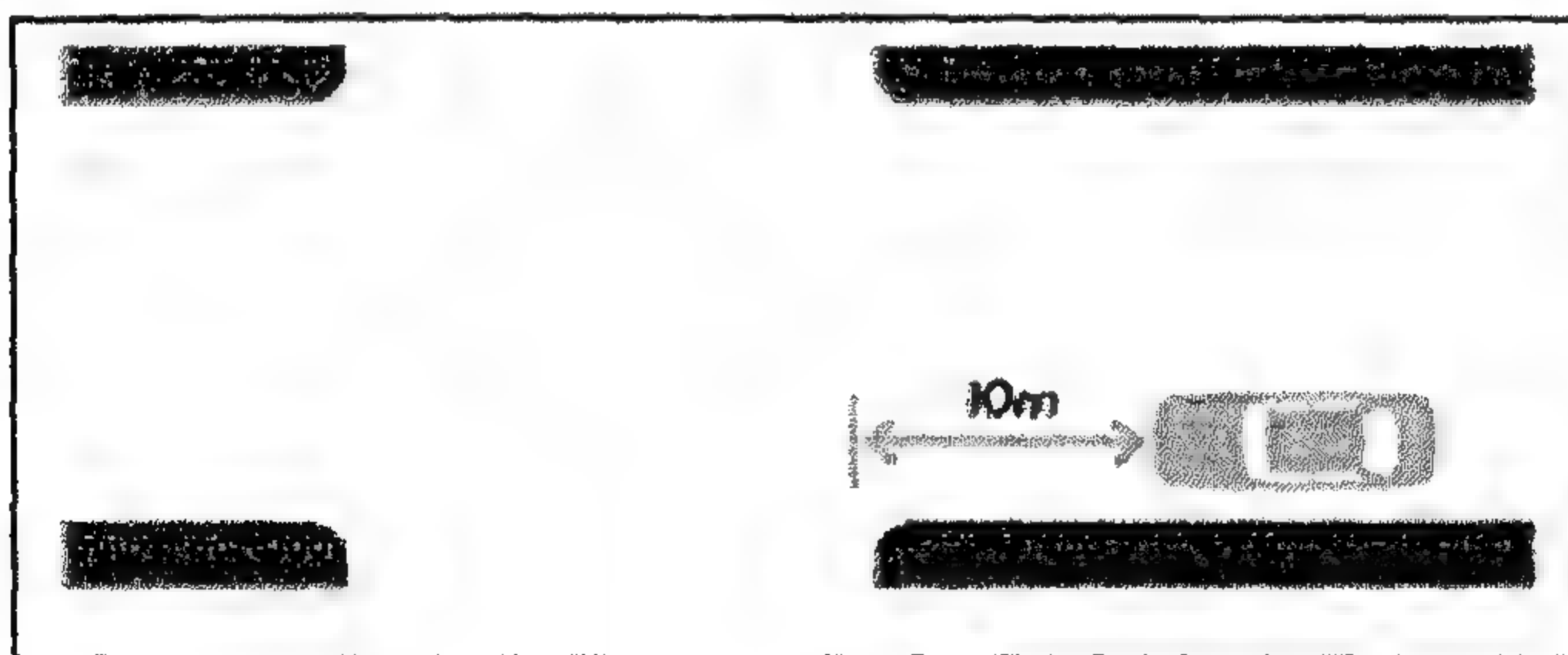
أماكن ومسافات الوقوف والانتظار القانونية والآمنة عند محطات الأتوبيس



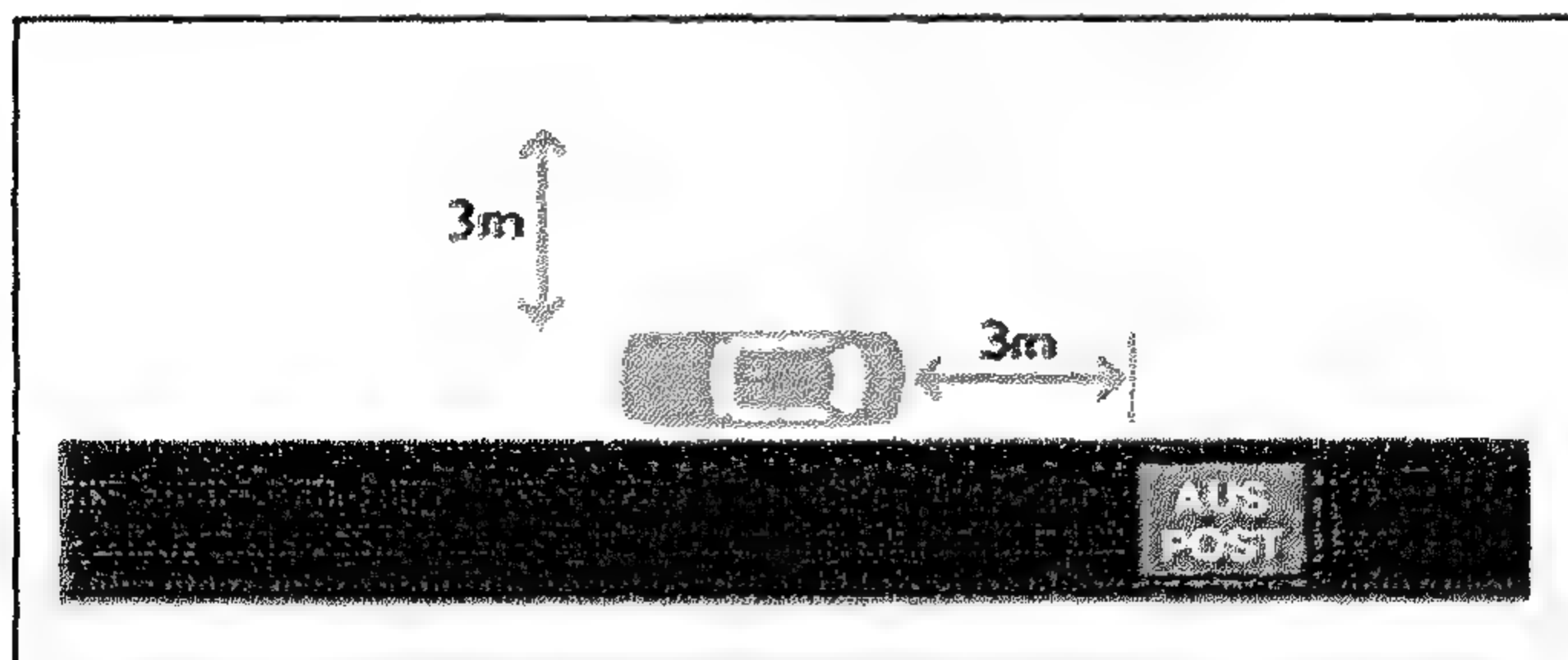
قواعد الانتظار قبل وبهد أماكن عبور المشاة العامة

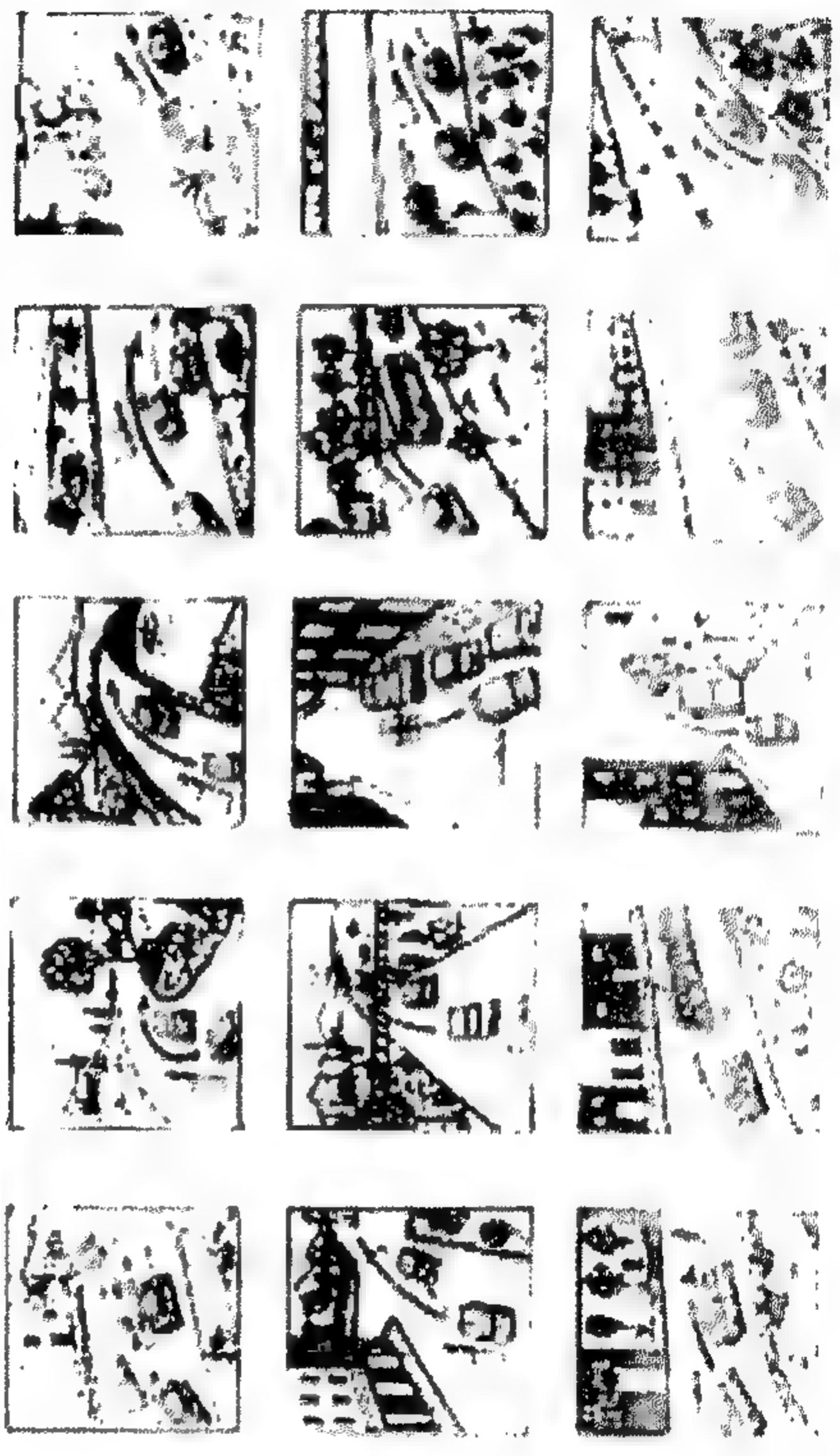


مسافة التي يجب تركها بين السيارات المنتظرة



القواعد العامة في الانتظار

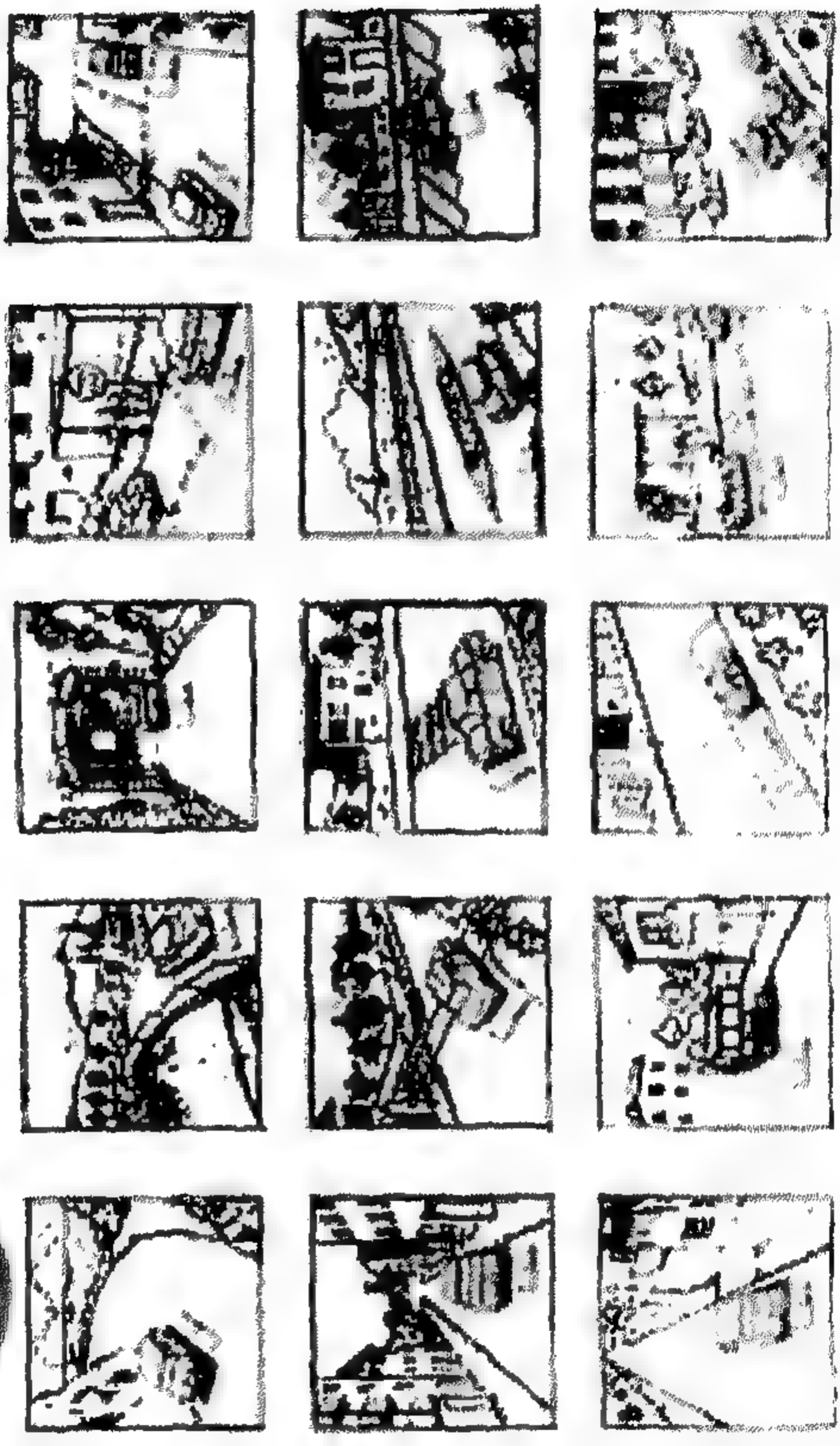




Handwritten text, possibly a signature or name, oriented vertically.



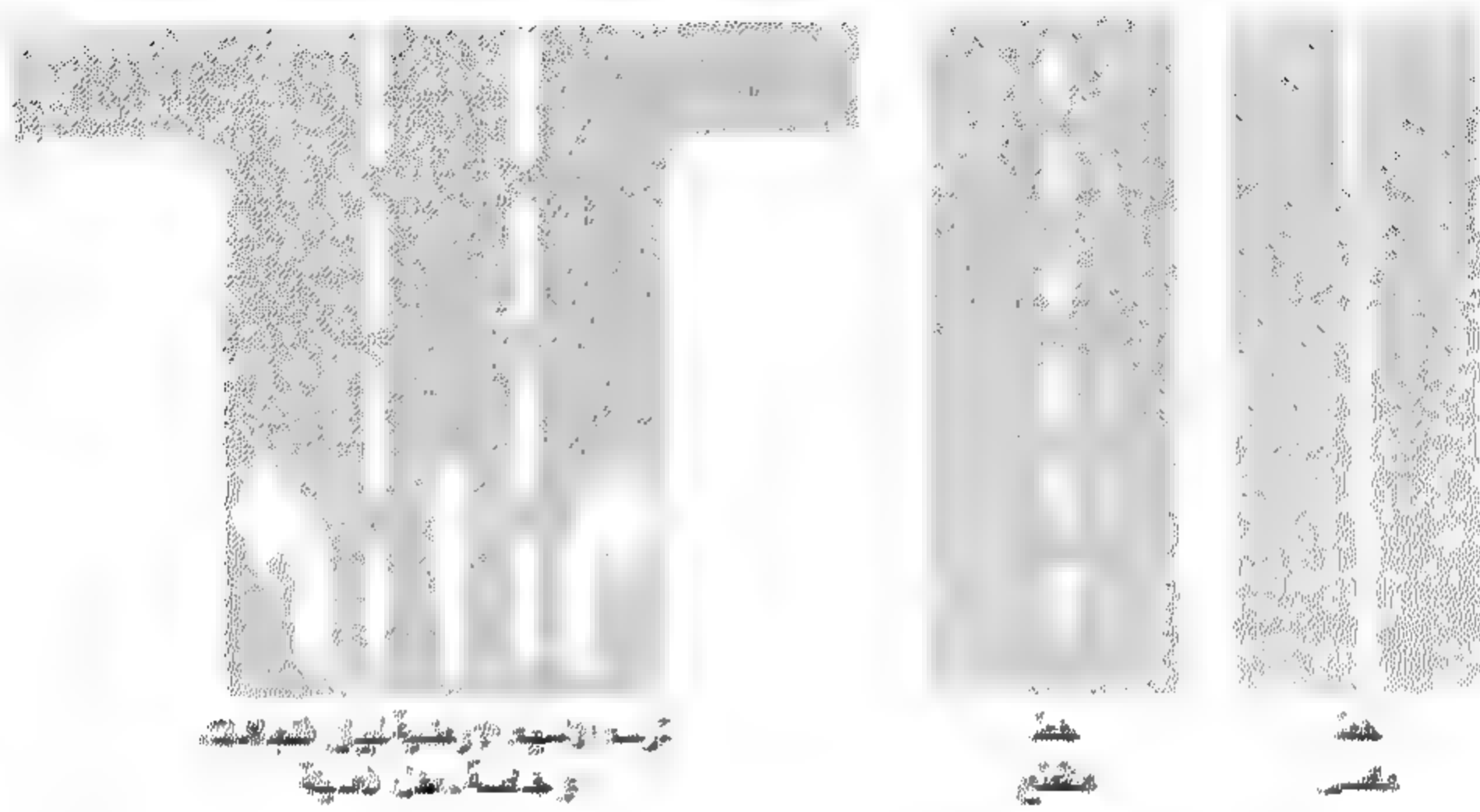
1947-1948



العلامات الأرضية

تعريف العلامات الأرضية:-

الخطوط الأرضية البيضاء هي أحد أنواع علامات المرور ، ولكل منها مدلول خاص ، ويفرض وجودها على سائقي السيارات التزامات معينة وترسم هذه الخطوط لتنظيم المرور على سطح الطريق .



* الخط الأبيض المتصل :

يوجد وسط الطريق ويقسمه الى حارتين واتصاله يعني عدم السماح للسيارات بتخطيه على أى نحو للانتقال إلى الحارة الأخرى أي أن تجاوز السيارات المتقدمة في المنطقة التي يوجد بها يكون ممنوعا قطعيا. ويوضع هذا الخط الأبيض المتصل قبل أماكن الدوران وتقاطع الطرق وفي المنحنيات وفي الطرق غير المستوية وفوق الجسور وتحت الأنفاق أى المناطق التي يحظر الانتقال والتجاوز فيها.

* الخط الأبيض المتقطع :

ويستعمل لتجزئة نهر الشارع إلى حارات تتوزع عليها السيارات في الطرق ذات الاتجاه الواحد حسب سرعتها أو حسب

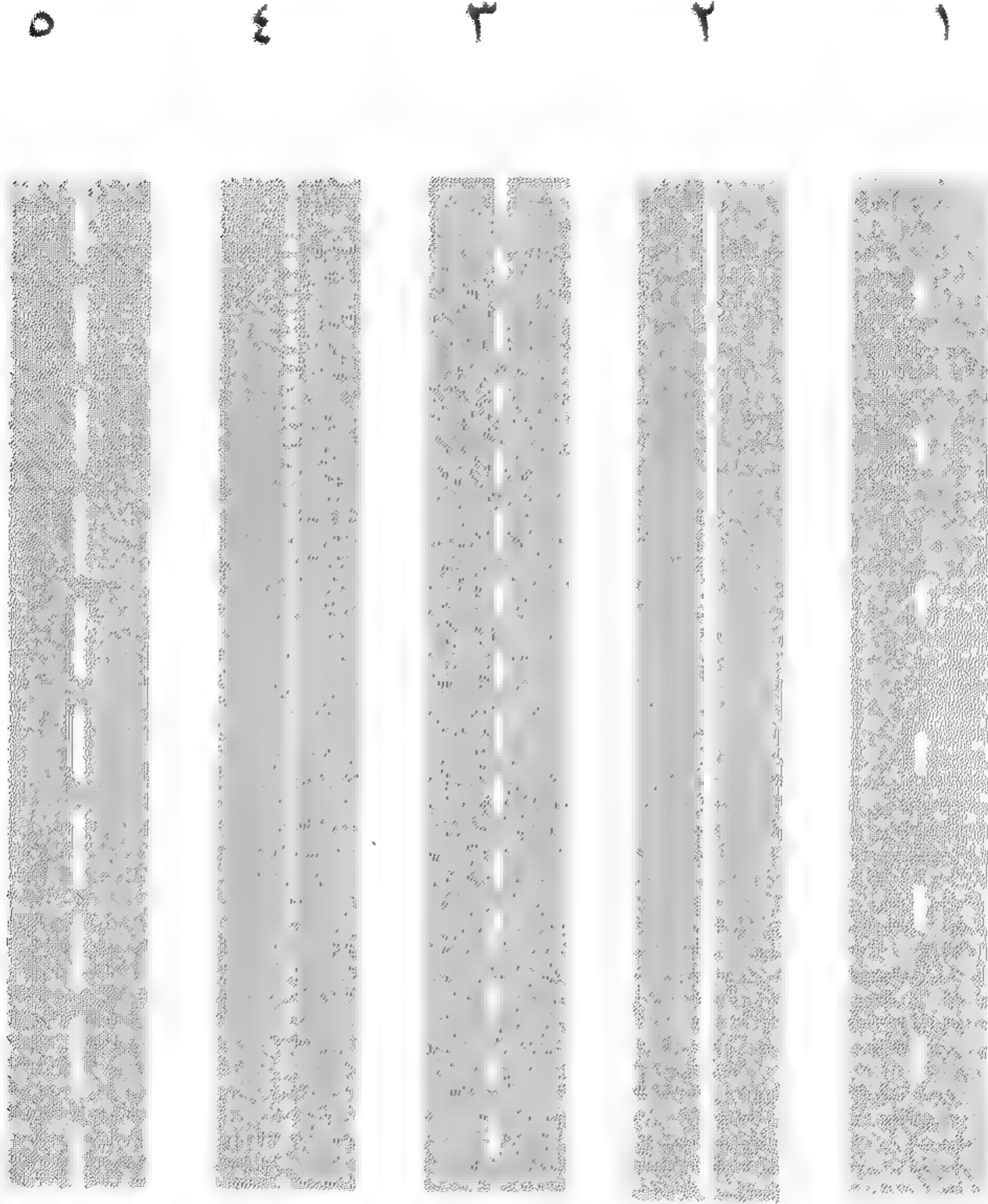
أتجاهها بالقرب من أماكن الدوران والمفارق حسب اتجاه سيرها في الطرق ذات الاتجاهين المتقابلين.
 ويعني وجود هذا الخط الأبيض المتقطع للسيارات بالانتقال من حارة إلى أخرى وفق سرعتها أو لتجاوز السيارات المتقدمة عليها بعد إتخاذ بقية الإجراءات للتخطي السليم.
 *الخطان المتجاوران :

ويستخدم عند المرتفعات على الطريق ذات الاتجاهين المتقابلين خطان متجاوران أحدهما متصل والآخر متقطع بحيث يكون الخط المتصل مجاورا لسائق السيارة المتجهة نحو الارتفاع والخط المتقطع مجاورا لسائق السيارة القادم منه. ذلك أن التخطي يكون ممنوعا مع الصعود إلى قمة المرتفع حيث أن باقي الطريق لا يدخل في مجال رؤية السائق ويكون التخطي في هذه الحالة غير جائز وفي حالة وجود الخطين المتجاورين يكون على سائق السيارة مراعاة مايلزمه به الخط القريب منه.

الإجراءات السليمة لتخطي السيارة الأمامية :

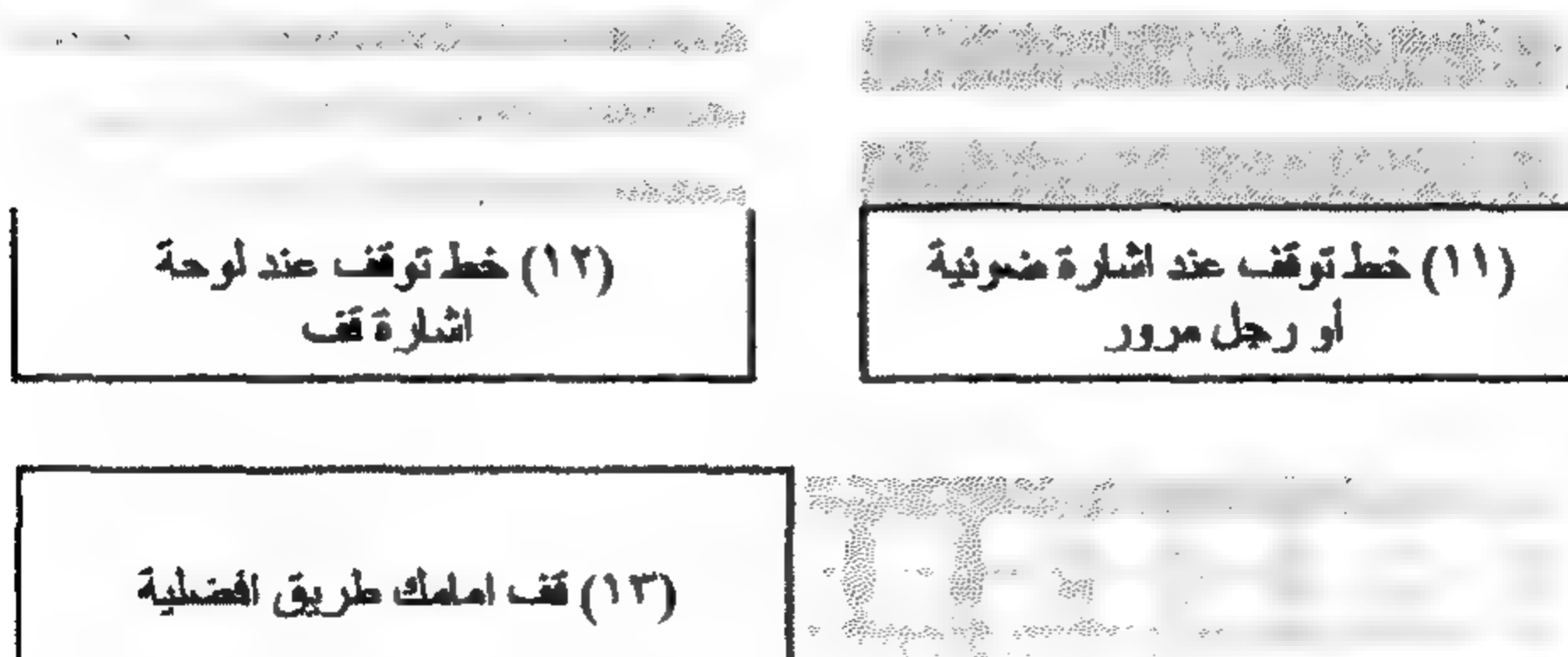
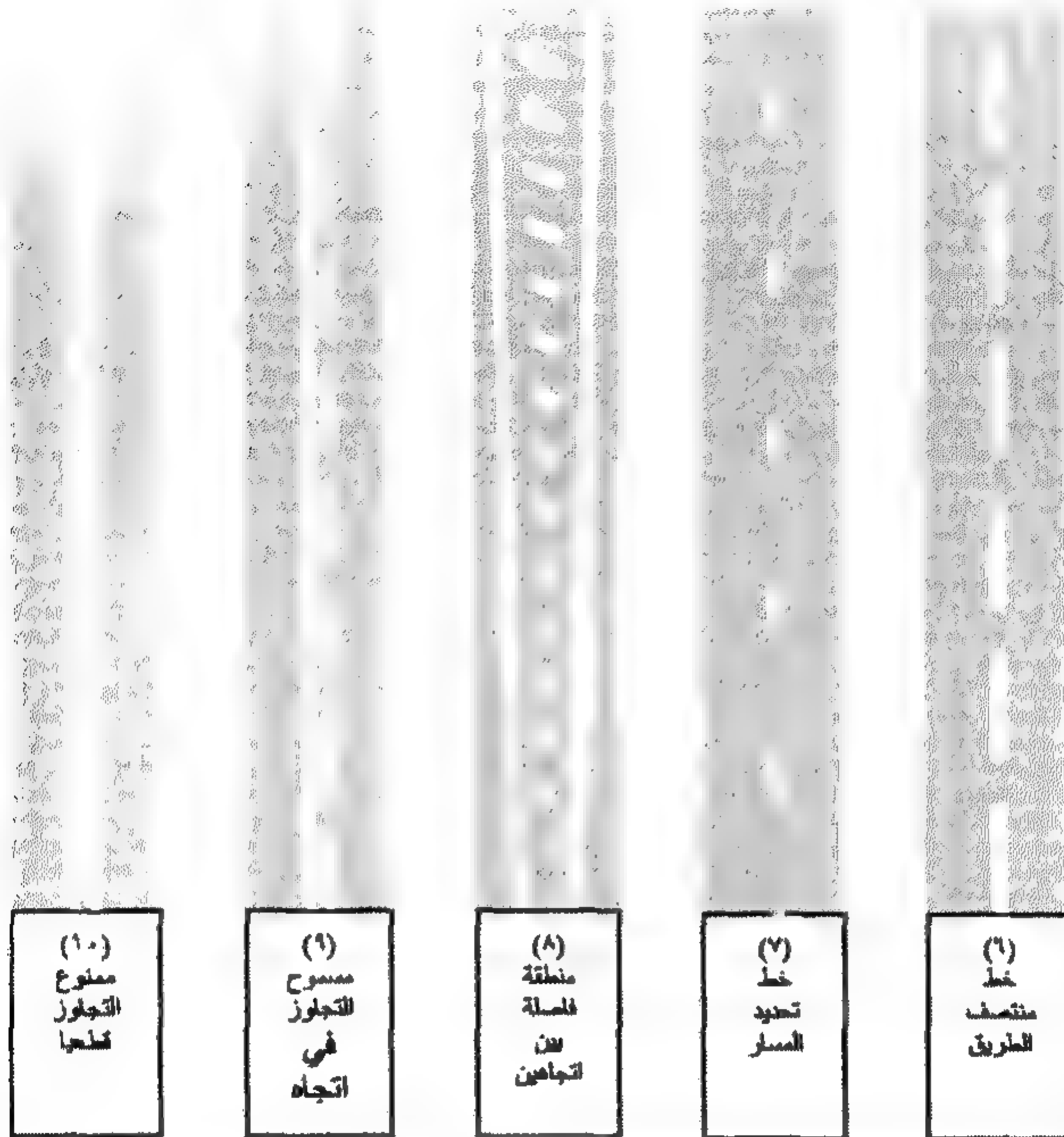
- ١ - أن يكون هناك مجال كافي للرؤية.
- ٢ - أن تتأكد من خلو الطريق من السيارات القادمة والمغادرة.
- ٣ - أن يسمح من قبل السلطة المرورية في هذا المكان بالتجاوز، أي وجود خط أبيض متقطع وليس مستمر.
- ٤ - إعطاء الإشارة الضوئية واليدوية الدالة على التخطي.
- ٥ - زيادة السرعة والقيام بعملية التخطي.

٦- عند رؤية السيارة المتخطاه في المرآة العاكسة الداخلية لسيارة المتخطي يعطي الإشارة الضوئية الدالة على إتمام عملية التخطي، ثم تخفيض السرعة بحيث لا تقل عن سرعة السيارة المتخطاه بعض أنواع الخطوط الأرضية الطولية :



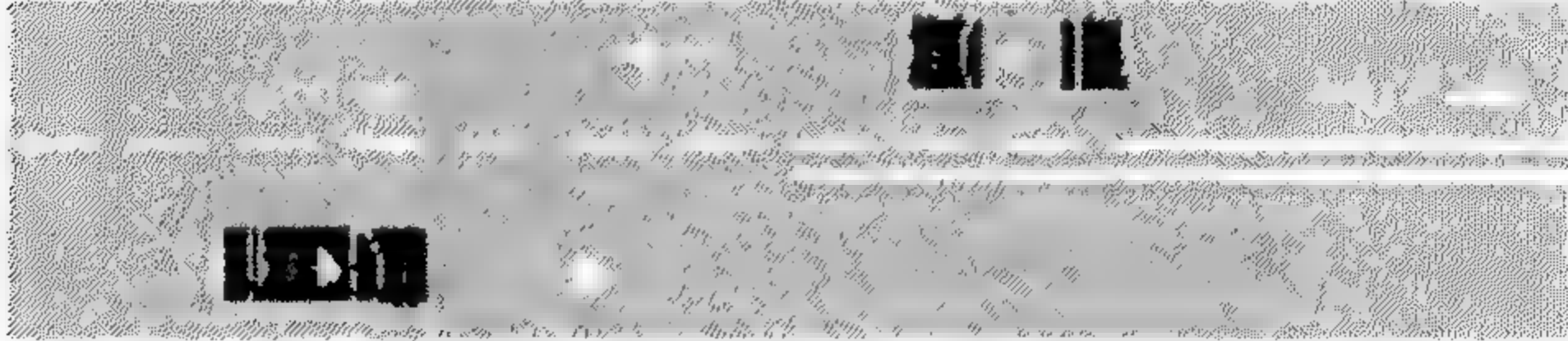
- ١- مسموح التجاوز.
- ٢- انحناء طريق.
- ٣- التقاء طريق بأخر فرعي.
- ٤- التقاء طريق بأخر رئيسي.
- ٥- خطوط تحذيرية.

انواع من الخطوط الارضية الطولية يليها العرضية

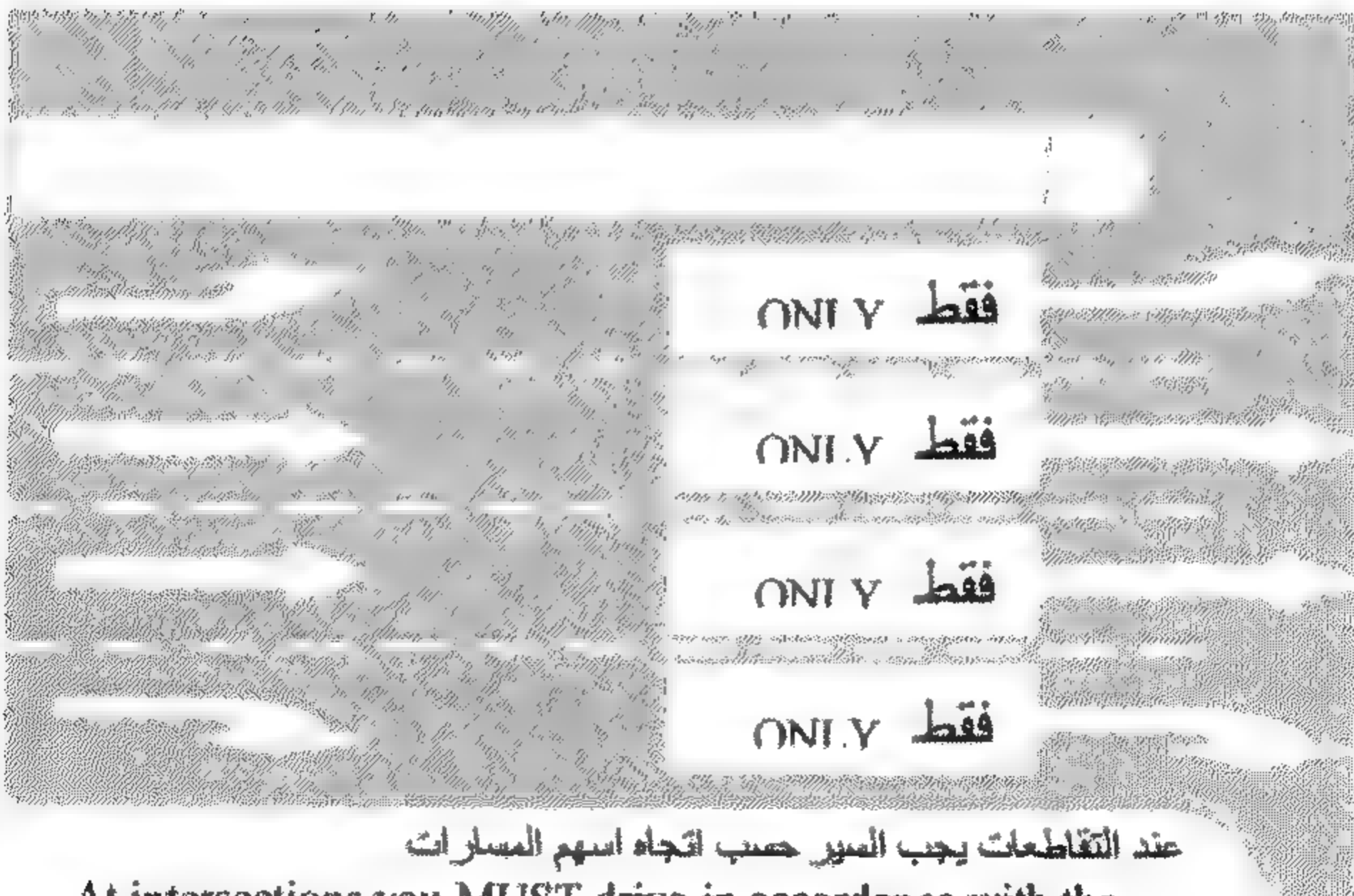


كيفية الالتزام بالسير عند وجود مثل هذه الخطوط الطولية والاسهم والكتابة على الارض

الترم بالسير على يمين الخط الاوسط و يمكنك التجاوز اذا كان الطريق خاليا
Keep to the right of the centerline
-You may take over if the road is clear



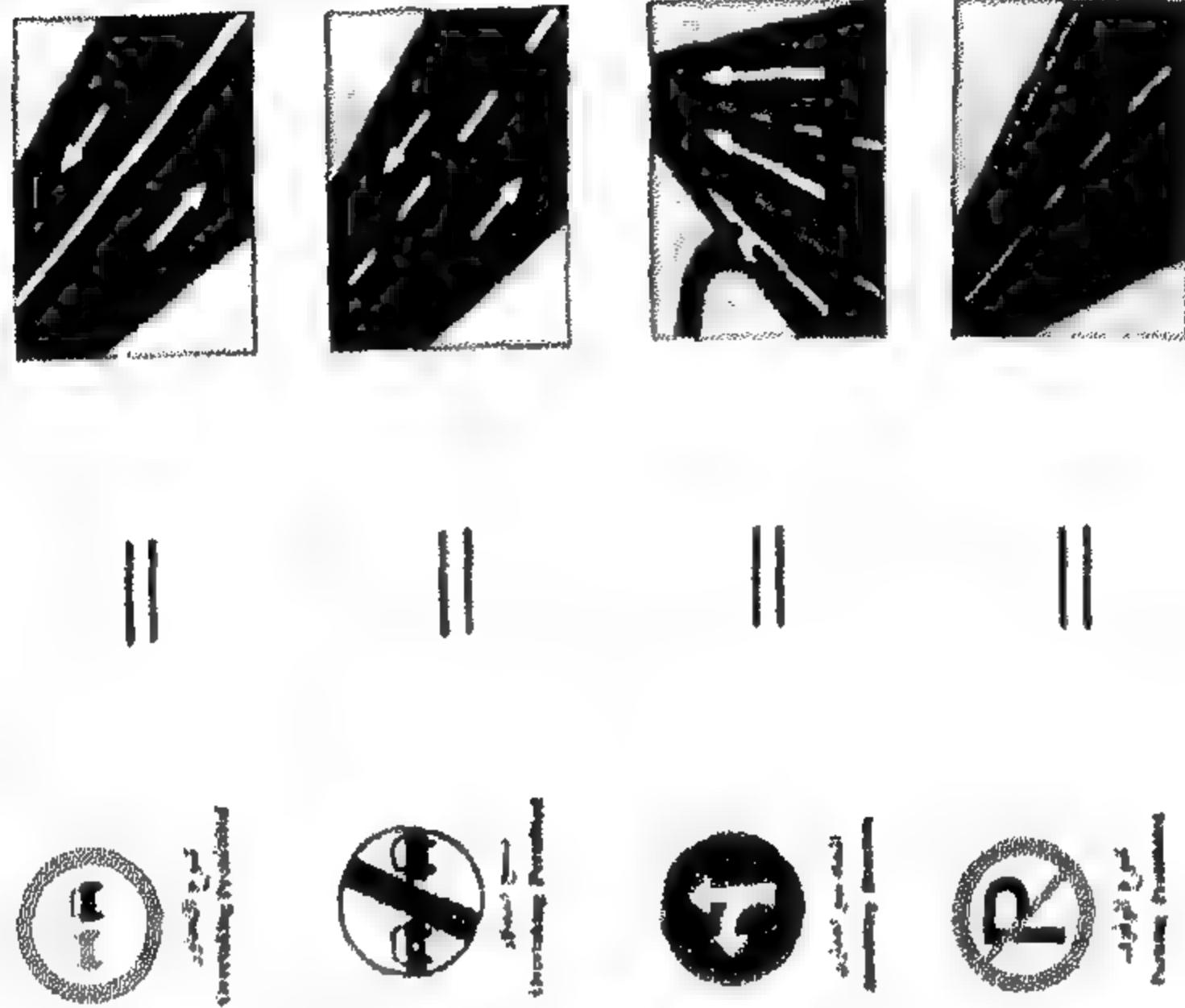
و لكن تذكر انه يمنع عبور اي خط مستمر (غير متقطع)
BUT
-You must not cross any solid line
و يمنع عبور اي خط لوسط مزدوج
-You must not cross a double centerline



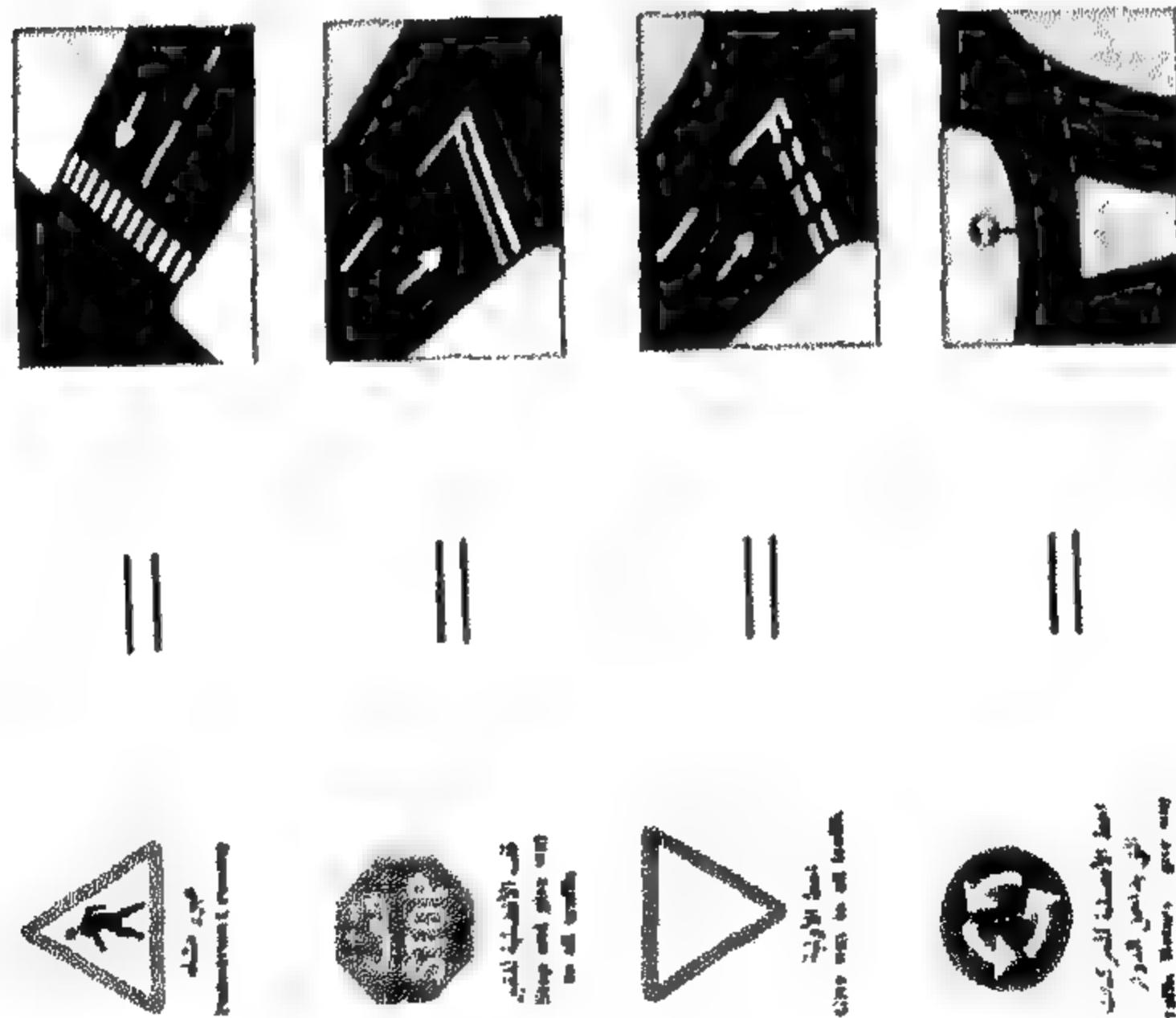
عند التقاطعات يجب السير حسب اتجاه اسهم المسارات
At intersections you MUST drive in accordance with the lane arrows

مواضع العلامات الدولية وتوافقها مع الخطوط الأرضية

خطوط أرضية « على طول الطريق »



خطوط أرضية « عبر الطريق »



* خذ عبور المشاة:

أ- عند مفارق الطرق يتحدد عبور المشاة بخطين بعرض الطريق بينهما مسافة يتناسب إتساعها مع كثافة مرور المشاة. ولا يسمح للمشاة بالعبور إلا إذا سمح لهم بذلك عن طريق شرطي المرور أو الإشارة الضوئية. والنوع الثاني من خطوط عبور المشاة يكون على شكل خطين متوازيين بعرض الطريق توجد بينهما خطوط عرضية بيضاء و سوداء ويوضع عليها نور أصفر بصورة متقطعة ليبين لسائقي السيارات إقترابهم من منطقة عبور المشاة التي تكون فيها أولوية العبور لهم، ويجب على سائقي السيارات تهدئة السرعة من على بعد مناسب وذلك للتأكد من خلو مناطق العبور من المشاة قبل مواصلة السير.

ب- خطوط أرضية متوازية بيضاء وسوداء، ولا ينظم عبور المشاة فيها رجل مرور أو إشارة ضوئية. وللمشاة الأولوية في عبور الطريق من خلالها.

* خط الوقوف :

ويلزم هذا الخط سائقي السيارات بالوقوف وعدم التخطي. ويوضع قبل خطوط المشاة ليتمكن من العبور بأمان كما يوضع قبل أماكن الدوران وتقاطع الطرق التي ينظم المرور عندها باستخدام الإشارات الضوئية



خط الوقوف قبل عبور المشاة



معابر المشاة والأطفال المشتركة

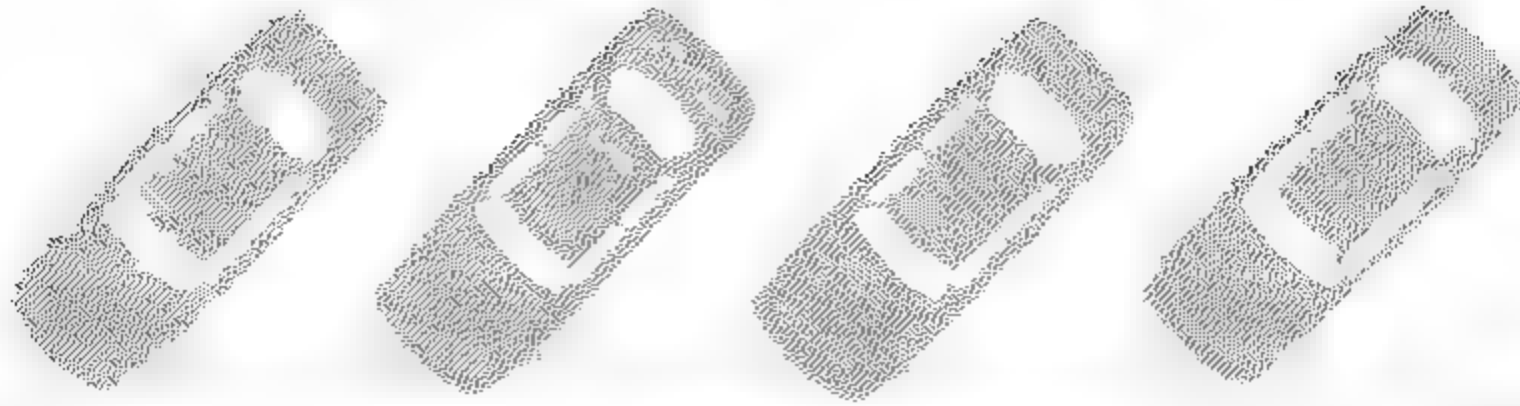
تستخدم بعض معابر المشاة كمعابر أطفال في بعض الأوقات من اليوم، في حالة وجود علامة تحمل عبارة CHILDREN CROSSING "معبر أطفال" فإن هذا يعني أن المعبر مستخدم لعبور الأطفال، أما إذا لم يتم إظهار هذا العلم، فإن هذا يعني أن المعبر مستخدم لعبور المشاة كالمعتاد.

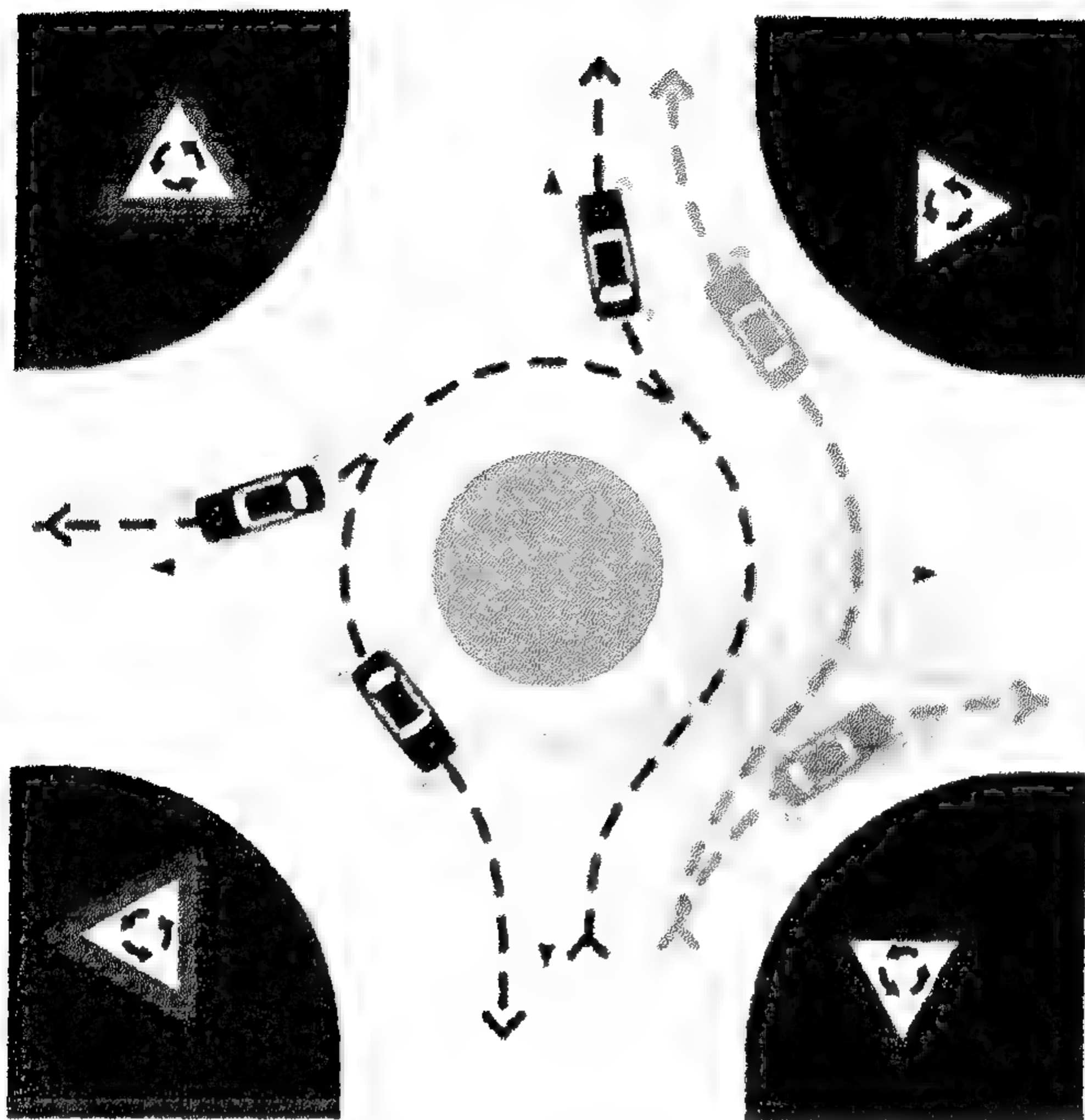
المشرفون من المدرسة على معابر الأطفال

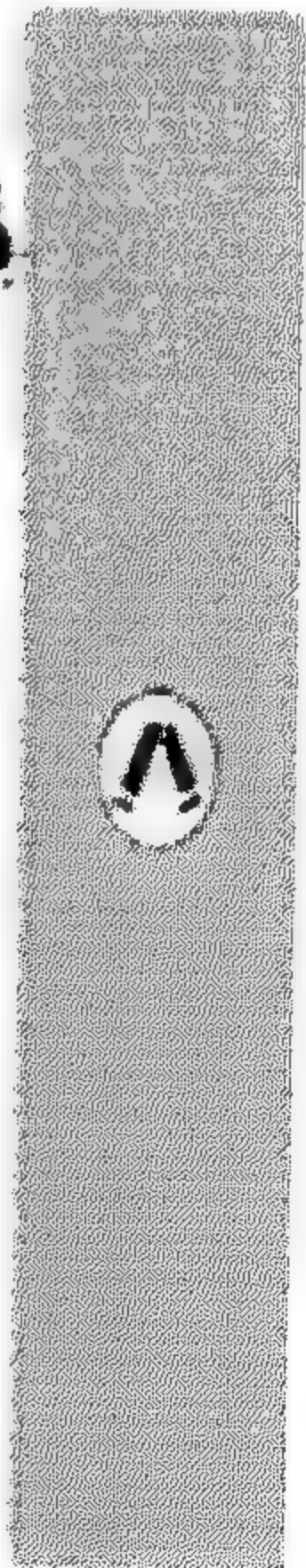
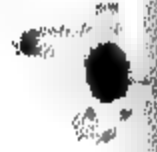
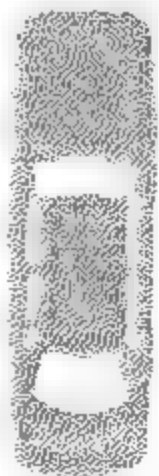
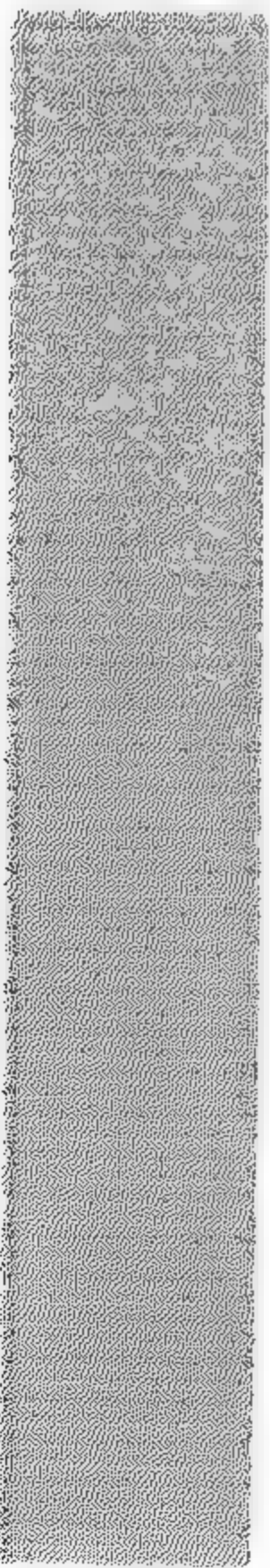
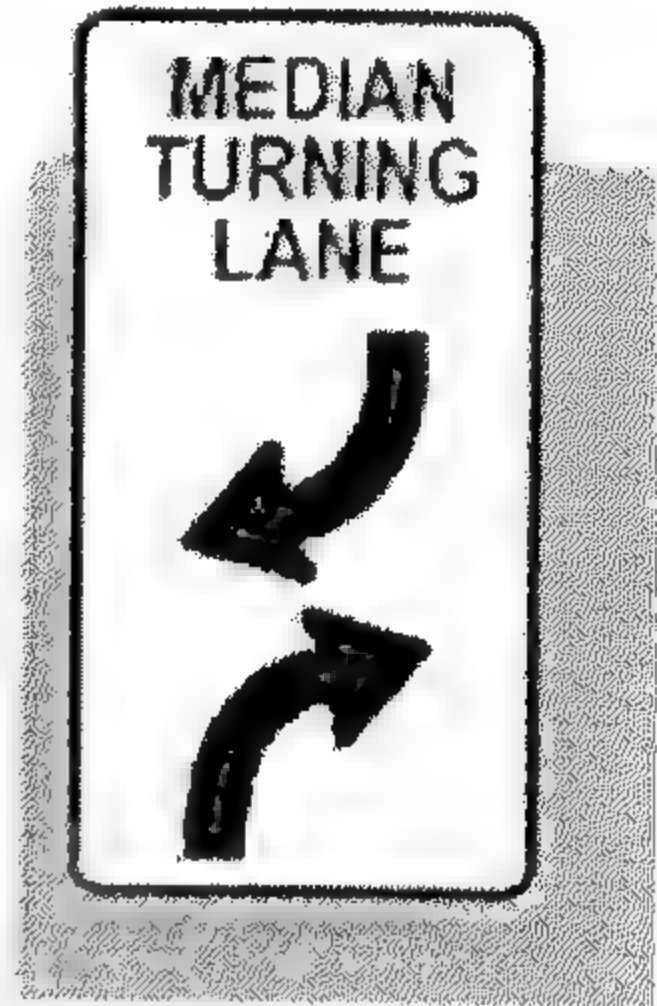
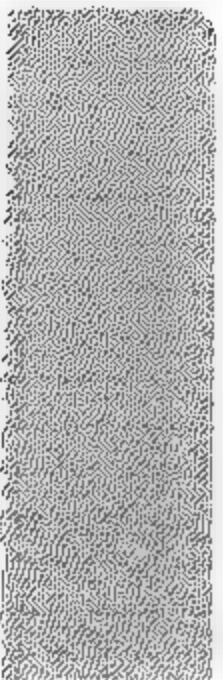
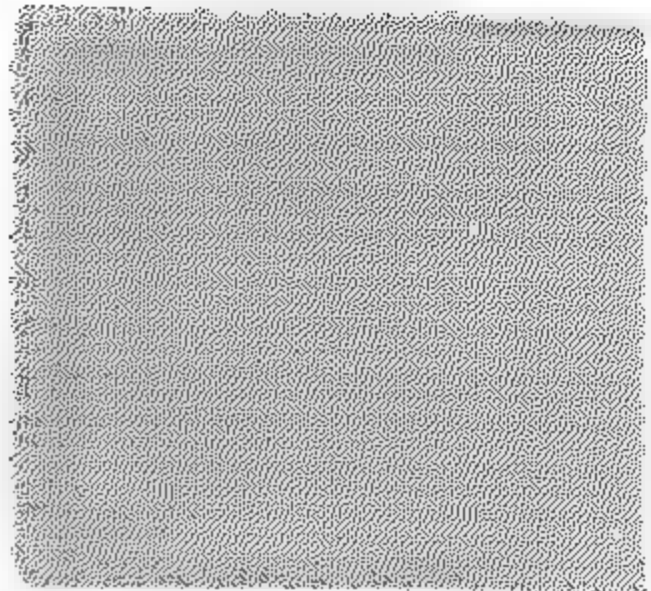
عند الاقتراب من معبر مشاة أو معبر أطفال حيث يتواجد مشرف يحمل إشارة STOP Children Crossing "توقف، أمامك معبر أطفال" يجب تخفيف السرعة والتوقف، ويمكن متابعة السير عندما يشير المشرف بالإشارة في اتجاه آخر أو عندما يشير بإمكانية مواصلة السير بسلام.

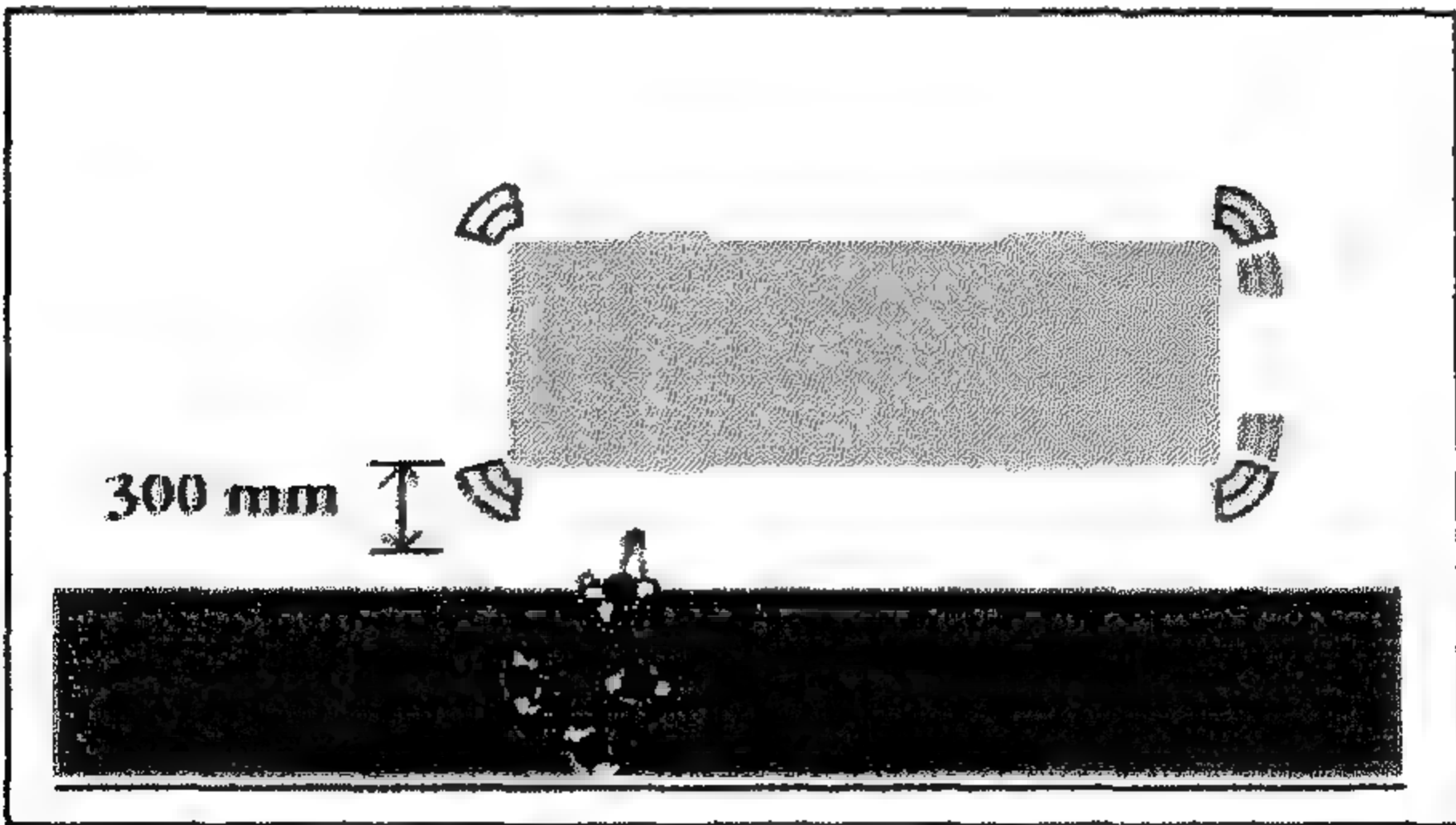
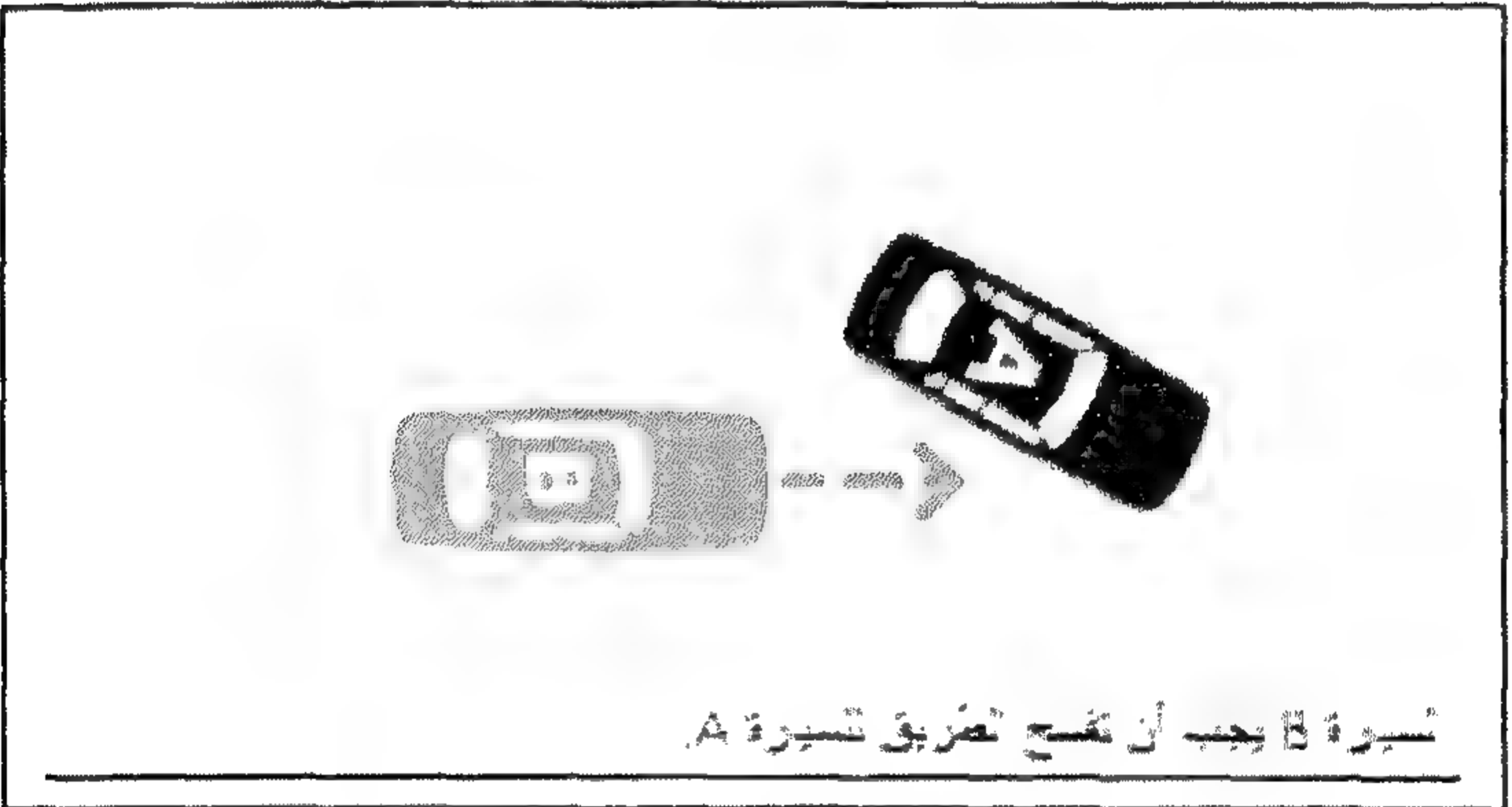
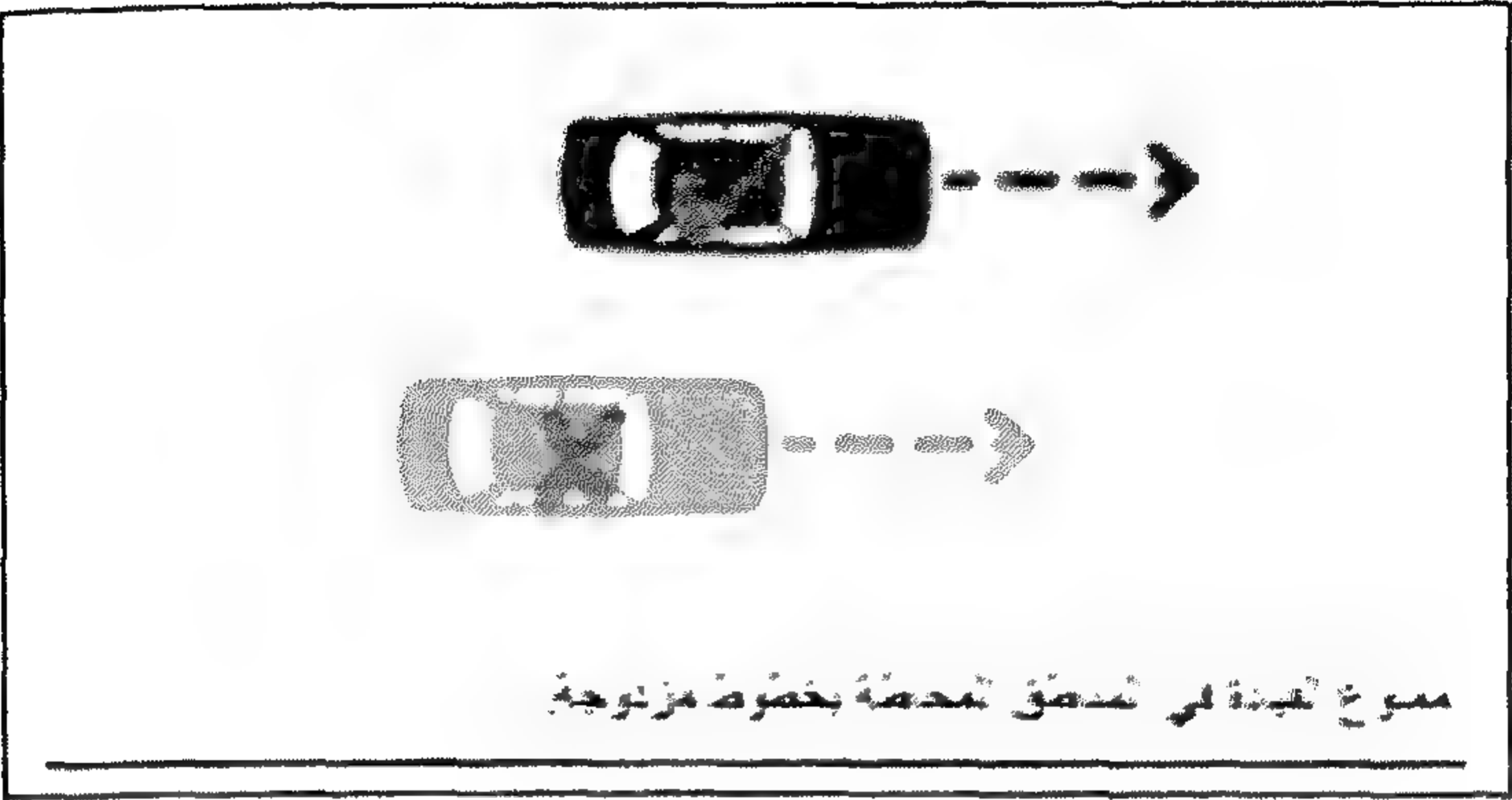
خطوط أخرى :

كالأسهم أو الخطوط المتوازية أو خطوط الكتابة وتعني تكرار التعليمات التي تعطيها علامات المرور الدولية .









يجب على سائق الاتوبيس أن يقف بينه وبين الرصيف على الأقل ٣٠ سم

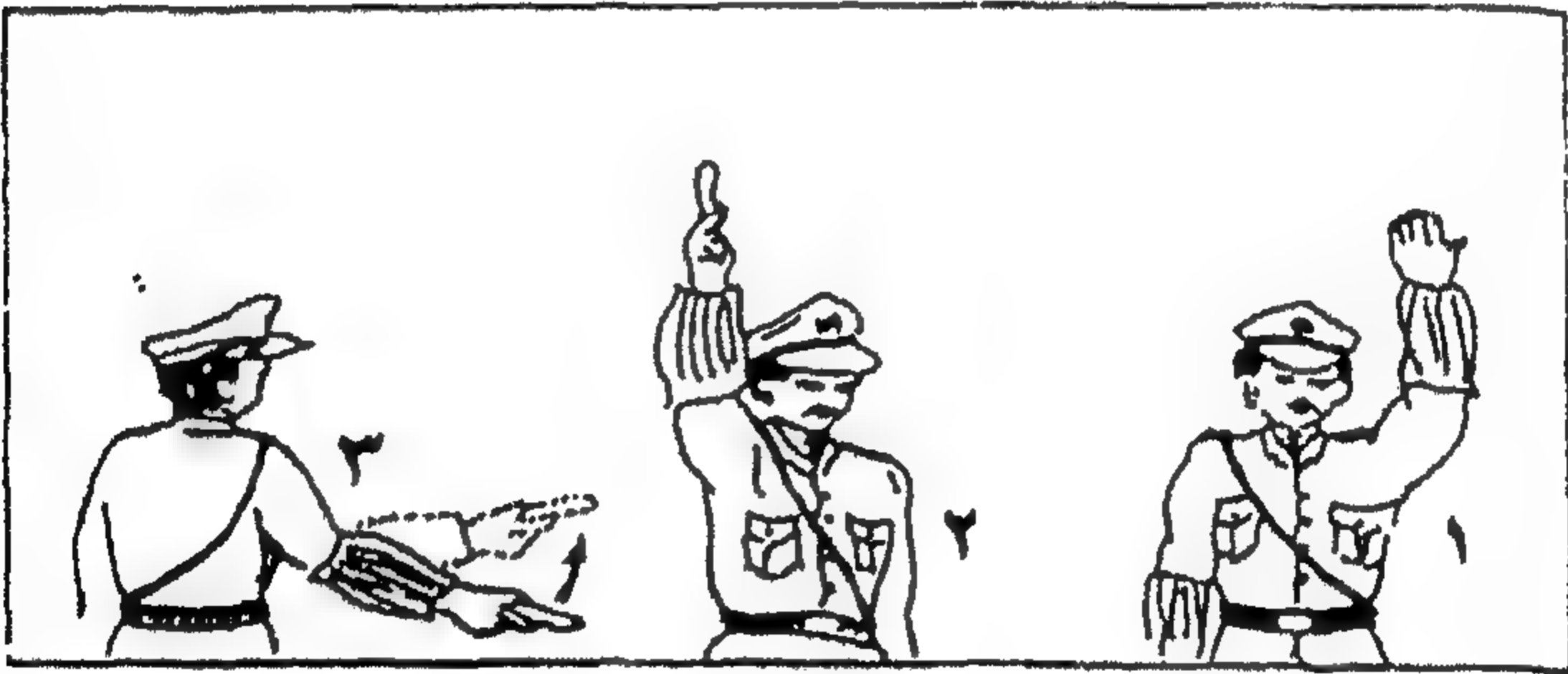
ثم إذا إقتربت المسافة بين مستخدم الطريق ورجل المرور تكون لغة التخاطب بواسطة إشارات رجل المرور.

إشارات رجل المرور اليدوية

أن لإشارات رجال المرور أهمية لا يمكن إغفالها بإعتبارها من الوسائل المنظمة لحركة المرور. وينبغي لقائدي السيارات فهم مدلولها ، وما يجب عمله وأداؤه عند رؤية كل إشارة يؤديها رجل المرور. وإشارات رجل المرور نوعان:-

- أ- إما إنها تشير إلى إستمرار السير :
- ب- أو أنها تشير إلى الوقوف :

إشارات السير

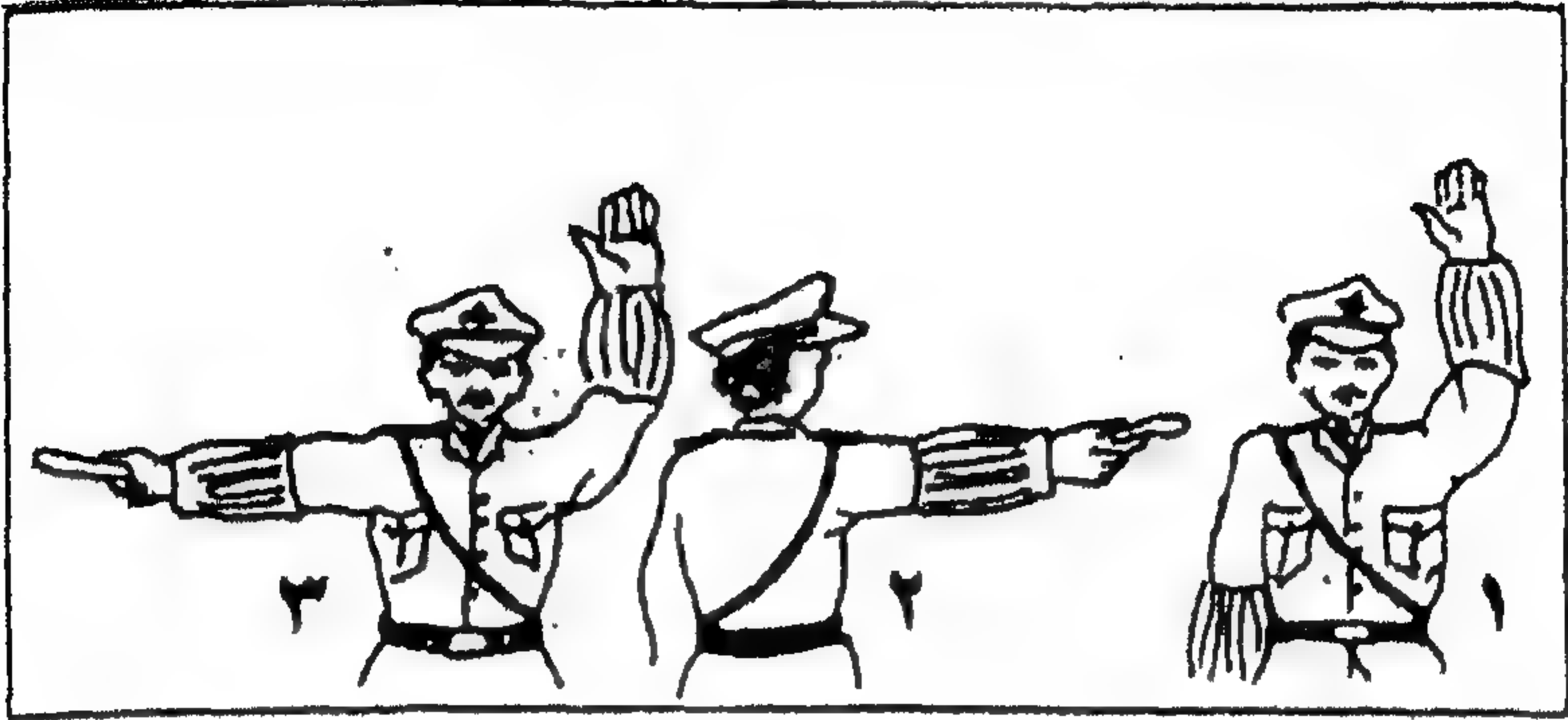


وتكون إشارات السير على النحو التالي :

- ١ - رفع الذراع الأيسر عمودياً في محاذاة المنكب ، وتحريك الساعد من الأمام إلى الخلف ، ويعنى ذلك السماح للسيارات القادمة في مواجهة رجل المرور بالإستمرار في السير .
- ٢ - تحريك الساعد الأيمن من الخلف إلى الأمام ، ويعنى ذلك السماح للسيارات القادمة من خلف رجل المرور بالإستمرار في السير .

٣- رفع الذراع الأيمن أو الأيسر أفقياً في محاذاة الكتف ، وتحريك الساعد من الخارج إلى الداخل ، ويعنى ذلك السماح للسيارات القادمة من الجانبين بمواصلة السير .

إشارات الوقوف



وتكون إشارات الوقوف على النحو التالي :

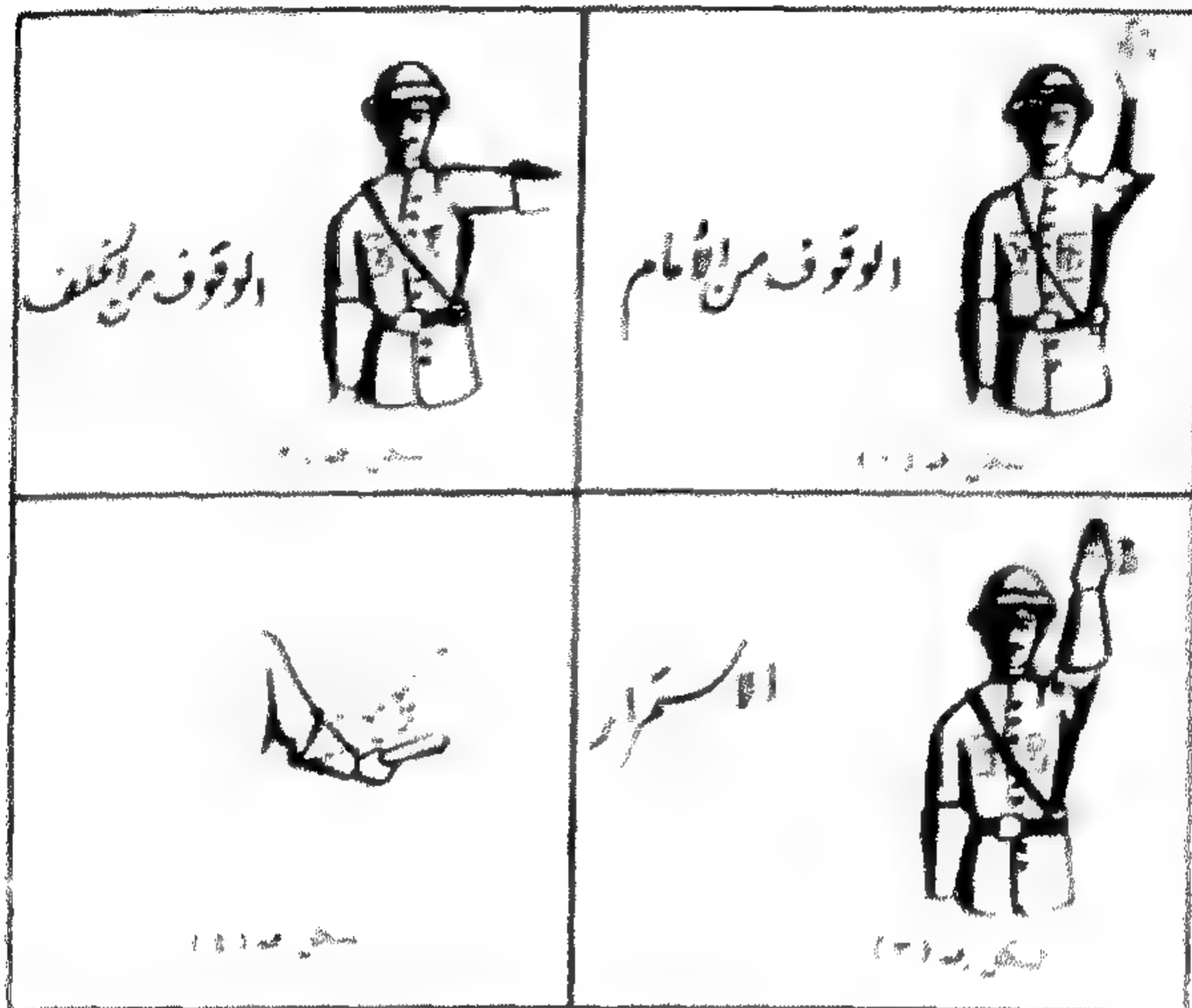
١- وتعطى الدلالة للسيارات القادمة في مواجهة رجل المرور بالوقوف .

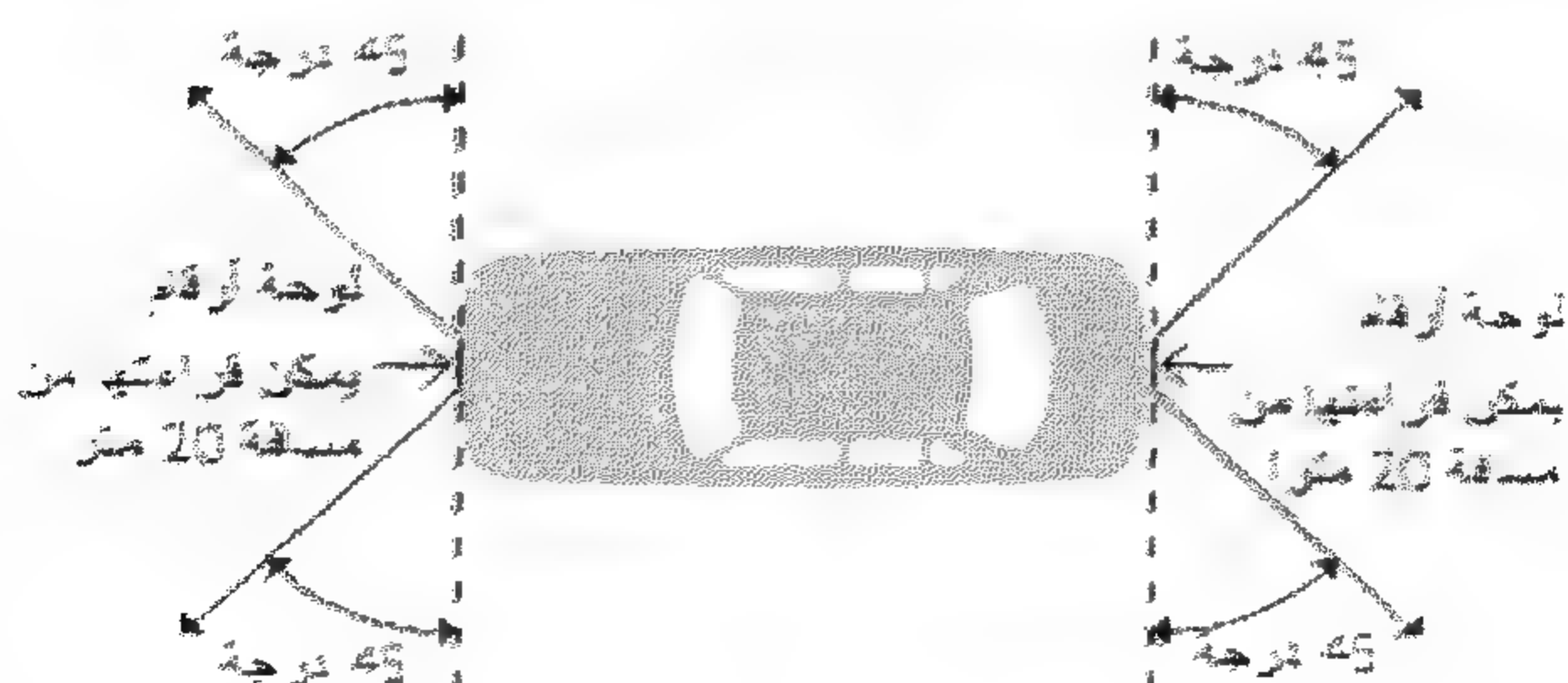
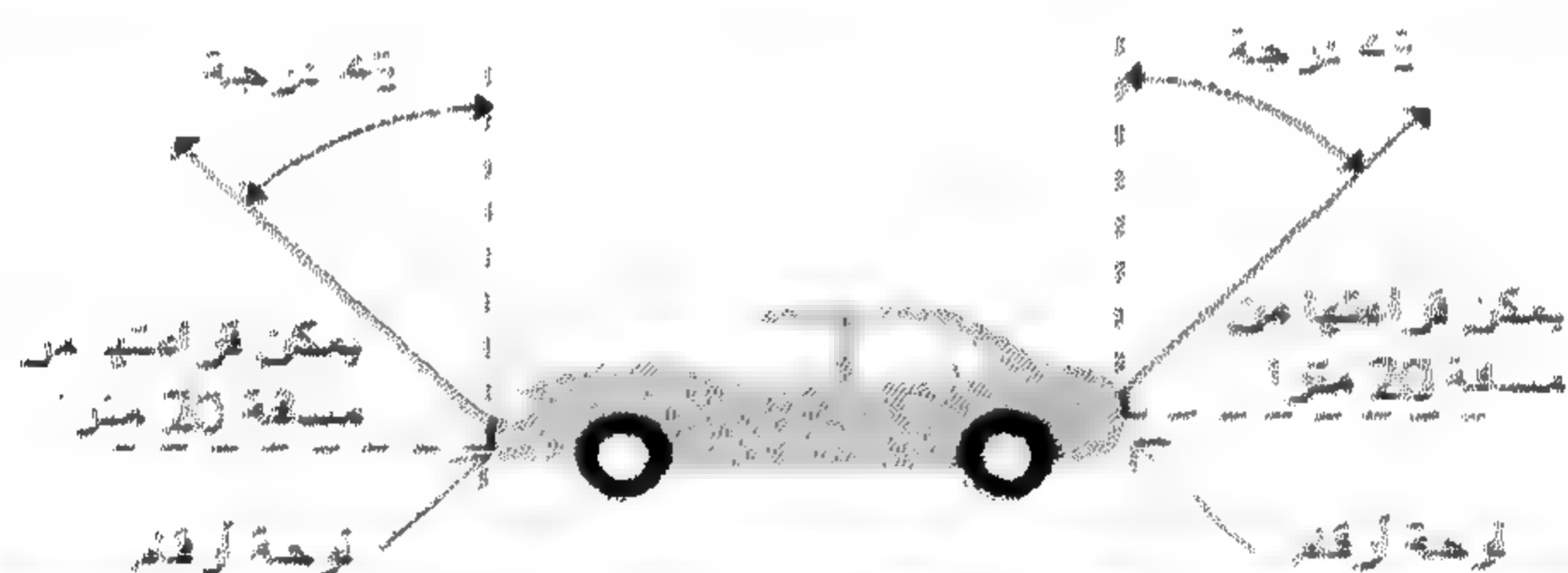
٢- رفع الذراع اليمنى أفقياً في محاذاة الكتف ، ويعنى ذلك وقوف السيارات القادمة من خلف رجل المرور .

٣- رفع الذراع اليسرى لأعلى مبسوطة الكف رفع الذراع اليسرى إلى أعلى والكف مبسوط ، مع رفع اليد اليمنى والعضد أفقياً على امتداد الكتف ، أي الجمع بين الإشارتين الأولى والثانية ويعنى هذا إيقاف السيارات القادمة من أمام وخلف رجل المرور .

أما أثناء الليل أو في الظروف غير الطبيعية نجد أن رجل المرور يستعمل الكشاف أو الصافرة، وعند استعمال الكشاف أثناء الليل إتبع نفس الخطوات السابقة إلا في حالة السير فالإشارة تكون فيه على هيئة دائرة وهذا معناه الإستمرار في السير كما في الشكل (٤).

ثم إذا إقتربت المسافة بين مستخدم الطريق ورجل المرور تكون لغة التخاطب بواسطة الصافرة.
ثم إذا إقتربت المسافة أكثر بين مستخدم الطريق وبين ورجل المرور أثناء إستيقافه له تكون لغة التخاطب هي الكلام.





الفصل الرابع

لغة التخاطب المزوري بين مستخدم الطريق وبعض
نفس الأول :- إذا كانت المسافة بين مستخدم الطريق وبعضة بعيدة
تكون لغة التخاطب بواسطة الأنوار المرورية الخاصة بالسيارة
وتكون حلقة تنظيم التعاون بينه وبين مستخدمى السيارات الأخرى
ومستخدمى الطريق هي الأنوار المرورية الموجودة بالسيارة، ثم
يلي ذلك الإشارات اليدوية ثم الصوتية.

اما بالنسبة الى الأنوار فهي كالآتي :

١- نور الموضع : لونه في الأمام أبيض وفي الخلف أحمر. وهو
الذي يحدد وضع السيارة على الطريق ونوعها، ويوضح
نوعها، ويوضح إذا كانت مغادرة أو آتية من شكله، ويستخدم
بعد الغروب وفي الأماكن الموجود بها رؤية منخفضة أو شبورة
أو ضباب نهاراً

٢- نور التقابل : لونه أبيض ينقسم إلى:

أ- النور الواطي وهو الذي ينساب على الأرض حتى مسافة ١٥
٥٠ متر تقريباً.

ب- النور العالي (المبهر) وهو الذي يكشف ما بعد النور الواطي
وحسب قدرة شدة الفوانيس الخاصة بالسيارة، ويستخدم في
الأماكن الغير مضاءة بالمدينة وخارج المدينة وسيشار إليه
بالرسم والشرح فيما يلي .

كما وأنه لابد من مراعاة السير خارج المدن ليلاً وكيفية الإستخدام
الأمثل للإضاءة الأمامية

وعند التلاقي مع سيارة قادمة بالمواجهه ليلاً يحذر تقليب الأنوار
(العالي والواطى) ويكتفى بإستخدام النور الواطى فقط لأن الأنوار
المبهرة تفقد الإبصار لمدة ٧ ثواني.

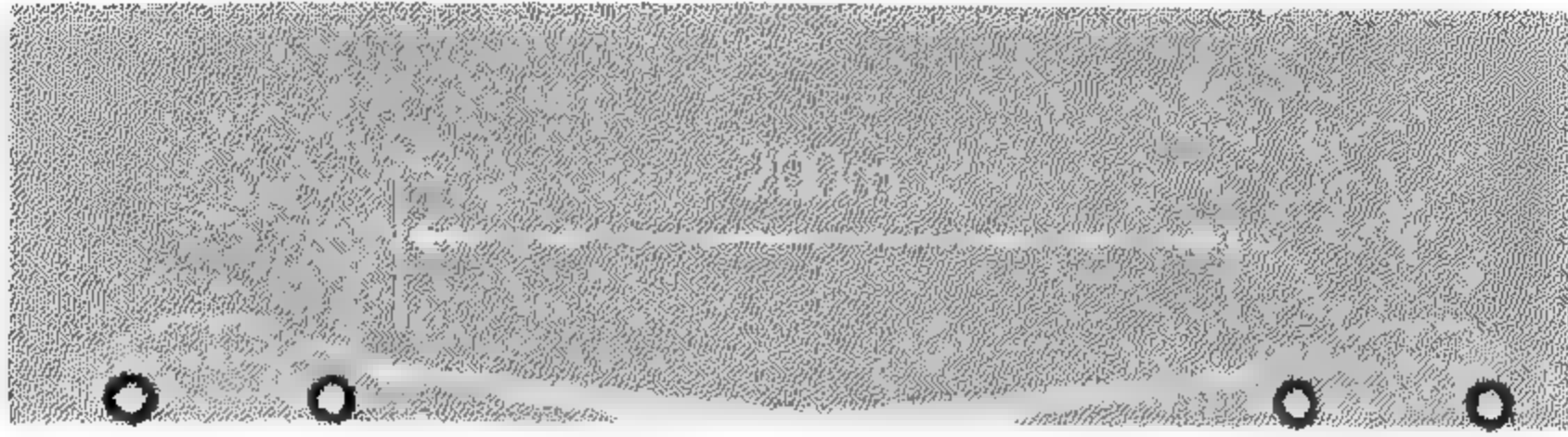
١- نور اتجاه السيارة : أصفر كهرماني وينقسم إلى:

- أ- إتجاه يمين.
ب- إتجاه اليسار.

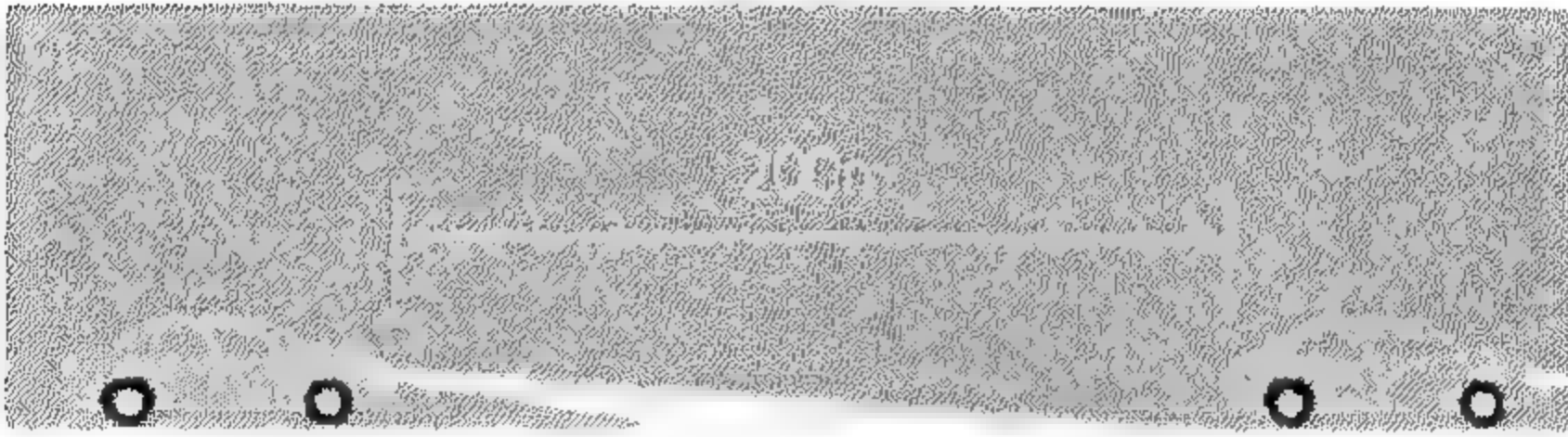
تشعاع شعاعي

سنحدد تشعاع شعاعي تروية لمسافة البعد إلى الأمام حتى عند وجود أصعدة في شارع يجب تحويل الأصعدة الأمامية إلى شعاع منخفض.

عند تكون هناك مركبة متجهة حولك على مسافة أقل من 200 متر (نظرًا لهذه).



عند القيادة خلف مركبة أخرى على مسافة 200 متر أو أقل (نظرًا لهذه).



عند تجاوز مركبة أخرى يمكنك إطلاق وميض شعاع شعاعي للأمام الأمامية قبل أن تتوردة لتجاوز مباشرة.

ولابد من إعلان قائد السيارة الأمامية والخلفية الإعلان اللازم بواسطة هذا النور عن رغبتني في تغيير إتجاه السيارة من حارة إلى أخرى أو من شارع إلى آخر. ويراعى عند التغيير الأخير أن يكون من الحارة إلى الحارة النظيرة لها في الشارع الآخر، كما

وأنه لا يصح التغيير لأكثر من حارة في كل إشارة. ولابد من إعطاء الإشارة الضوئية الدالة على تغيير الإتجاه من مسافة تقدر من ١٠٠ إلى ١٥٠ متر داخل المدينة قبل المكان المراد تغيير الإتجاه فيه، أما خارج المدينة ونظرا لأن السرعات تكون عالية فلا بد من مضاعفة هذه المسافة فتكون من ٢٠٠ إلى ٣٠٠ متر لكي تمكن قاندي السيارات من استقبال رغبتى في تغيير الإتجاه ثم إتخاذ القرار ثم السيطرة على سياراتهم، أما إذا حدث التغيير قبل هذه المسافات فسوف لا يتمكنوا من عمل ما سلف شرحه لأن عملية القيادة هي أفعال لابد أن يعقبها ربود أفعال مناسبة من بقية مستخدمي الطريق وإلا كان الحادث .

٢- نور الحالات الطارئة على القيادة : أصفر كهربائي هو مجموع نور الإتجاه لليمين والإتجاه لليسار مع بعضهما وهو يدل على أن السيارة في حالة حرجة إبتعد عنها أو قدم المساعدة لقائدها ومثال ذلك إشتعال النار في المحرك أو فقد السيطرة على توجيه السيارة أو انفجار أحد الإطارات أو عطل السيارة ويخشى قائدها إصطدام السيارات بها .

٣- نور الفرامل : لونه أحمر وينقسم إلى شقين:

أ- نور فرملة الخدمة العمومي وهو الذي يظهر بالضوء الأحمر في الخلف أثناء الضغط بالقدم على الفرامل، ويختفي عند رفع القدم عن الفرامل.

ب- نور فرملة اليد ويظهر على تابلوه القيادة ليحذر من عدم إستخدام السيارة وفرامل اليد مشدودة لكي لا تفسد، حيث أن قائد السيارة يلجأ إليها عند تلف فرملة الخدمة العمومي المفاجئ. وقد يستمر إنذار نور فرملة اليد على التابلوه رغم إنزالها فيكون سببه نقصان زيت الفرامل بالخرزنة أو إنتهاء عمر تيل الفرامل أو أى عطل بجهاز الفرامل، وعند إنزال فرامل اليد أو زيادة الزيت أو تغيير التيل أو إصلاح العطل يختفي النور من على التابلوه.

هذا وقد قامت الشركات المصممة للسيارات بإجراء أبحاث كثيرة لتري الفرق بين الفرملة الخفيفة و الفرملة المتوسطة و الفرملة

الشديدة من إنارة خلفية للسيارة و إستقرت الأبحاث تقريبا على ان تكون هناك ثلاث لمبات خلفية يمنى و ثلاث لمبات خلفية يسرى تضاء و احدة يمنى و واحدة يسرى عند الفرملة الخفيفة و تضاء اثنان يمنى و اثنان يسرى عند الفرملة المتوسطة و ثلاثة يمنى و ثلاثة يسرى عند الفرملة الشديدة و ذلك ليستعد قائد السيارة الخلفية لإستخدام فرملته بنفس شدة فرملة السيارة الأمامية و ذلك للتقليل من خطورة الإصطدام الخلفي عند إستخدام الفرامل .

٤- نور الرجوع إلى الخلف: ولونه أبيض، فهو يضاء عند وضع يد النقلات فى حالة الرجوع للخلف لكى يضى ما خلف قائد السيارة أثناء الرجوع وينذر القادمين خلفه أن السيارة فى حالة رجوع. هذا ولا يجوز أن توضع أى أنوار خلاف هذه الأنوار ولا بألوان تخالفها لأن كل نور من هذه الأنوار له لون الخاص ومدلوله الذى يفهم منه من بقية مستخدمي الطريق الحالة التى عليها قائد السيارة. فلا يجوز إستخدام أنوار فى الأمام خلاف النور الأبيض أو لون فى الخلف مخالفة للون الأحمر أو لون الإشارة.

ومثال ذلك إذا وضع أحد قائدي السيارات أنوار حمراء فى مقدمة السيارة وشاهده من سيتقابل معه من السيارات على الطريق فسوف يتأكد خصوصا أثناء الليل بانه سوف يقوم بتخطي هذه السيارة. أما حقيقة الأمر فانه سيتقابل معها ووضع الخطأ لتفادى التخطي هي فرق سرعتي السيارتين أما وضع الخطأ للتقابل هي مجموع السرعتين لاتصلح هذه مكان تلك فتكون الحادثة بسبب تغيير موضع ولون الإنارة .

القسم الثاني ثم إذا أخذت المسافة في الإقتراب بين مستخدم الطريق وبعضة تكون لغة التخاطب بينهما هي

إشارات قائد السيارة لمستخدم الطريق :

١ - إشارة تغيير الإتجاه لليمين أو اليسار وهي تعطي باليد اليسرى. وإذا كانت إلي اليسار يتم تحريك الزراع الأيسر لقائد السيارة وهو خارج السيارة إلي الأعلى وإلى الأسفل. أما إذا كانت

الإشارة تعطي لتغيير الإتجاه إلى اليمين فيتم إخراج يده ممدودة بمحاذاة كتفة ثم الصعود إلى الأعلى بمقدم الكف إلى الكتف ثم نزول اليد إلى الأسفل وتكرار تلك الحركة .

٢- إشارة الوقوف الفوجائي وتكون بإخراج اليد اليسرى خارج السيارة بمحاذاة الكتف ثم رفع الساعد والكف مضمومة إلى أعلى وظهر الكف للخلف وباطنة إلى الأمام وهذا يدل على الوقوف الفوجائي لقائد السيارة .

٣- تهدئة السرعة وهي إخراج اليد بمحاذاة الكتف وباطن اليد إلى أسفل وظاهر اليد إلى أعلى والقيام بحركة ترددية أفقية على سطح الأرض

القسم الثالث:- ثم إذا إقتربت المسافة أكثر من ذلك فتكون لغة التخاطب بواسطة

الإشارة الصوتية لقائد السيارة (آلة التنبيه) وهي البوري أو الكلاكس، ويجب أن يستخدم الكلاكس في حدود القانون وبالطريقة التي لا تزعج ولا تربك مستخدم الطريق أو تؤدي إلى التولث الضوضائي المروري. وأول من يدفع ثمن هذا هو مستخدم آلة التنبيه .

القسم الرابع :- إذا كانت المسافة قريبة جدا بين مستخدم الطريق وبعضة تكون لغة التخاطب هي الكلام بين قائدي السيارات وبعضة

وهو الكلام بين قائدي السيارات وبعضهم أو العتاب على بعض التصرفات. ونرجو ألا يشغل هذا الكلام قائد السيارة عن الطريق أو يتحول إلى غضب الطريق فيكون سبب الحادث.

الفصل الخامس





لغة التخاطب المروري بين مستخدم الطريق و رجل المرور اذا كانت المسافة بين مستخدم الطريق و رجل المرور كبيرة ولا يستطيع مستخدم الطريق او رجل المرور ان يقترب ليتخاطبا و مثال ذلك اذا كان رجل المرور بالطائرة العمودية و السائق بالسيارة على الطريق او اذا كان مستخدم الطريق باتجاه و رجل المرور بالاتجاه الاخر و يفصل بين الإتجاهين جزيرة كبيرة لا يسمع الصوت منها فتكون لغة التخاطب بواسطة الإشارات التالية.

إشارات رجل المرور و قائدي السيارات والاشارات الخاصة بالاغاثة جميعها لا تخرج اجمالا عن كونها من الوسائل المساعدة والمنظمة لحركة السير.

إشارات الإغاثة من الأرض إلى الجو :

وهي أربعة أنواع كما هي موضحة بالرسم..

- ١- إصابات خطيرة وتحتاج الي مساعدة كما هي في الشكل (١)
- ٢- الحاجة الى طعام وماء كما هي موجودة بالشكل رقم (٢)
- ٣- صعوبات كعطل في السيارة كما هو موجود في شكل رقم (٣).
- ٤- الوضع الطبيعي كما هو في الشكل رقم (٤) .

<p>نحتاج إلى طعام وماء مذراعك أفقياً للجانبين الشكل رقم (٢)</p> 	<p>إصابة خطيرة نحتاج إلى طبيب ارفع ذراعك إلى أعلى الشكل رقم (١)</p> 
<p>صعوبات ميكانيكية فقط حرك ذراعك أمامك الشكل رقم (٣)</p> 	<p>لسان في مشكلة كل شيء على مايرام بدون إشارة،قف وقف استعد الشكل رقم (٤)</p> 

الباب الرابع

- الفصل الأول : وسائل الأمان بالسيارة لقائدها وركابها.
- الفصل الثاني: سلامة الإطارات.
- الفصل الثالث :إرشادات وملاحظات ونصائح عامة وهامة .
- الفصل الرابع : الحالات الحرجة وكيفية التعامل معها .
- الفصل الخامس : السرعة العالية وكيفية التحكم فيها لتفادى وقوع الحوادث .
- الفصل السادس :الاسباب الحقيقية لمعظم الحوادث .
- الفصل السابع : عناصر العلاقة المرورية .
- الفصل الثامن : أهم التعديلات الجديدة على قانون المرور .

الفصل الأول

وسائل الأمان بالسيارة لقائدها وركابها



عندما اخترعت السيارة لأول مرة كانت السرعة الخاصة بها بسيطة ولا تذكر على الإطلاق، حيث كانت لا تتعدى (٣ أميال ساعة)، ولما تطوّر تصنيع السيارة وأصبح الموتور الخاص بها يعمل بنظام الإحتراق الداخلى وليس البخارى، ثم تطور من النظام ثنائى الأشواط إلى الرباعى، ثم الحقن، ثم إلى النظام الإلكتروني والصمامات الكثيرة المتعددة، فتزايدت السرعات بشكل مخيف للسيارات، كما استلزم ذلك تطور الوسائل الفرملية الخاصة بالسيارة من النظام البدائى حيث توجد لقمتين تضغطان ميكانيكياً على طنبور الفرامل، فتبدأ فى التوقف البطئ. . ومع تطور السيارة تطورت الوسائل الفرملية من هذا النظام إلى نظام مكبس الزيت (بسكول)، ثم نظام (السيرفو)، ثم نظام (السيرفو الهوائى الكهربائى)، ثم نظام (A b c) الذى يعمل فى التحكم بالكمبيوتر فى كل عجلة على حدة، ثم نظام الاتزان الفرملى فى الملفات والمنحنيات وهذه هي أفضل التصميمات التي وصلت إليها

الفرامل، وبالتالي أصبحت السيارة تنتقل من سرعات بطيئة إلى سرعات عالية، وبالعكس، وأصبحت معرضة للصدمات من الخلف والامام والاجناب اكثر من الماضي، ومن ثم أصبح قائد السيارة يعاني من القصور الذاتى لحركة جسده فى الرجوع للخلف والإصطدام بشئ من الأمام يجعله يعاني من القصور الذاتى لحركة جسده للأمام وكذا القصور الذاتى لعكس حركة الصدمات الجانبية.

أما بالنسبة للقصور الذاتى للحركة للأمام لجسد قائد السيارة ومن معه، ولأنهم غير مثبتين بالسيارة تثبيتاً جيداً، فنرى أن الفرامل تؤثر على فرملة جسم السيارة بالكامل (١٠٠%)، لأن جسم السيارة وهيكلها مثبت بالشاسيه، والشاسيه مثبت بالعجلات تثبيتاً جيداً، وهي التى تعمل على إيقاف السيارة عن طريق الفرملة، مما يعاني معه قائد السيارة، حيث يجلس على كرسي وجسده غير مثبت بالسيارة مما يؤدي إلى الإندفاع أثناء استخدام الفرامل الشديدة، أو الإصطدام بسيارة أو أي شئ ثابت، فيندفع جسده بالكامل للإرتطام بالتابلوه أو الزجاج أو عجلة القيادة، مما يحدث معه إصابات مباشرة له ولمن بجواره، ومن ثم يفقد السيطرة على السيارة. أما بالنسبة لإصطدام سياره به من الخلف فإنه يعاني من إندفاع رأسه وعنقه بفعل القصور الذاتى للحركة للخلف، مما يؤدي إلى كسر العظم اللامى فى الفقرات العنقية، فيؤدي إلى قطع النخاع الشوكى من بدايته، فيموت فى الحال، وكأنه ينفذ عليه حكم الإعدام شنقاً.

ومن هنا بدأت المسيرة الجدية فى التفكير لإيجاد وسائل أمان لقائد السيارة أولاً، ثم طُبّق ذلك لمن بجواره، ثم لركاب السيارة جميعاً.

وجدير بالذكر أن كل حادث يشتمل على ثلاثة إصطدامات وهى:-

١ - صدام بين السيارتين أو بين السيارة وهدف ثابت أو انقلاب السيارة وإرتطامها بالأرض .

٢ - بين الركاب والسيارة موضوع الصدام.

٣ ... بين الأجزاء الرخوة للركاب و السائق وهي العضلات والأعضاء الداخلية للرخوة وبين الأجزاء الصلبة وهي العظام ووسائل الأمان هذه تعمل على الحالات الثلاثة السابقة وكما شملت الثلاثة كلما كانت أفضل وأنجح . وهذا الموضوع له مؤلف منا يخص هذه الجزئية بالتفصيل

وسائل الأمان بالنسبة للقصور الذاتي للحركة للأمام

حزام الأمان Safety Belt





الراكب فى المقعد الأمامى لهذه السيارة لم يربط حزام الأمان و مات بسبب الإصابات الناتجة عن هذا الحادث . السرعة وقت الإصطدام كانت ما بين ٣٠-٥٠ كم / س



سائق هذه السيارة والذى كان رابطاً حزام الأمان أثناء الإصطدام . لم يحدث له سوى جروح بسيطة رغم أن سرعة السيارة كانت ما بين ٦٠-٨٠ كم / س

١ - حزام الأمان :

بدء بالتفكير بربط قائد السيارة بحزام بمقعده بكرسى القيادة ولكن إتضح بعد ذلك أن هذا يؤدي فى الحوادث التى تكون سرعة السيارة فيها عالية الى تحرك الجزء العلوى لقائد السيارة والضغط على الفقرات القطنية مما يؤدي إلى انفصال النخاع الشوكى عندها فيؤدي مباشرة إلى شلل نصفى، ثم بعد ذلك عمل حزام الكتف لتثبيت الجزء العلوى والمقعد بالنسبة لقائد السيارة وكان هذا يكفى فى حينه، ثم تطور الحزامين لحزام واحد ذو فرعين ليؤدي إلى ربط المقعدة والصدر معا. وقد أثبتت التجارب أنه فى حالت عدم ربط السائق أو الراكب الذى بجانبه حزام الأمان عندما تصطدم السيارة بأى جسم صلب وهى تسير بسرعة ٥٠ كم/ساعة فإن السائق أو الراكب بجانبه يرتطم فوراً بزجاج السيارة الأمامى أو بمقدمة التابلوه الأمامى أو بعجلة القيادة بقوة تقدر بأكثر من مائة مرة من قوة الجاذبية أى أن قوة الصدمة تفوق قوة الجاذبية بأكثر من عشرين مرة عن ما يحدث لرواد الفضاء عند الإنطلاق من الأرض، وبعبارة أخرى فإن الراكب أو السائق الذى لم يربط الحزام عند صدام سيارته وهى تسير بسرعة ٥٠ كم/ساعة فإن قوة اصطدامه بالزجاج الأمامى أو تابلوه السيارة تعادل السقوط من عمارة إرتفاعها ثلاثة أدوار .

ولابد ان يكون حزام الأمان ملاصقا للسائق وليس مرخيا لكى يؤدي المرجو منه ولا يكون هو مصدر اصابة وللتدليل على ذلك نضرب المثال التالي:

إذا وضعنا بيضة على تابلوه السيارة وحركنا السيارة فجأة الى الاتجاه الايمن او الايسر فان هذه البيضة ستتحرك عكس الاتجاه الى ان تصطدم بقائم السيارة الى ان تنكسر اما اذا وضعنا هذه البيضة في الطبق حامل البيض قلن تحدث ان تنكسر البيضة فما السبب؟ السبب هنا ان مشوار حركة البيضة مقيدة يقترب الى الصفر الحركي ومن هنا لو كان السائق ملامس له حزام الامان فلا

يندفع الاندفاع الشديد ثم يوقفه فجأة حزام الأمان فيكون سبب في كسر الاضلاع والعيب هنا ليس في حزام الأمان ولكن في استخدامه السيئ

ولنا الآن ان نتسائل الاسئلة التالية وليس لها إلا إجابة واحدة هي نعم

- هل ربطت حزام الأمان ؟ نعم

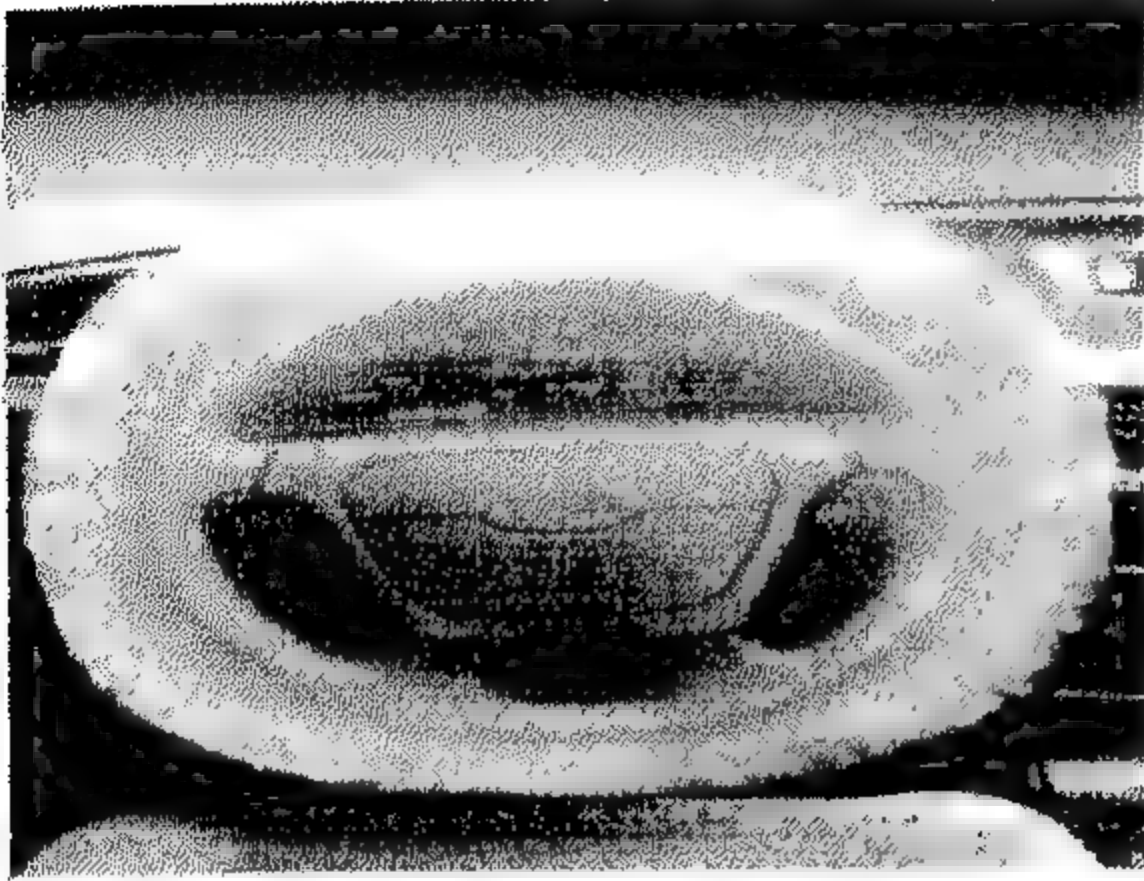
- ربطت حزام الأمان ؟ نعم

- حزام الأمان ؟ نعم

٢- الوسادة الهوائية :

وبعد تطور السرعات للسيارة أكثر، بدء في التفكير في عمل حاجز هوائي بين قائد السيارة بمساحة معرضة كبيرة من صدره وبين عجلة القيادة عند الاصطدام بسيارة أخرى فظهرت للوجود الوسادة الهوائية (Air Bag) وهذه الوسادة تخرج من منتصف عجلة القيادة في أقل من جزء من الثانية عندما يشعر الحساس الموجود بالإكسدام الأمامي للسيارة بقوة صدمة معينة وميزة هذه الوسائل أنها تغطي مساحة كبيرة من صدر قائد السيارة فتوزع الصدمة والضغط على جسده فتخففها أما حزام الأمان فيركز الصدمة والضغط على السطح المعرض للملامس لجسد قائد السيارة فقط

منظر أمامي وجانبي لطريقة عمل الوسادة الهوائية



٣- الزجاج الأمامي والمحيط بالسائق والراكب الأمامي من النوع المحمسي (تريلكس أو ما يشابهه) .

٤- جميع الأجزاء المحيطة بالسائق من تابلوه و عجلة قيادة و عصا النقل وكسوة الأبواب و الكنصول من الأجزاء البلاستيكية .

٥- المرآة الداخلية الأمامية تفصل بسهولة عند الاصطدام بها ولا تؤدي إلى إصابته .

٦- الأكصدام الأمامي مثبت على مساعدين لتخفيف الصدمة

٧- يوجد بالأكصدام الأمامي حشو إسثيريويور ذو كثافة عالية لتخفيف الصدمة .

٨- عاكس الذر كسيون من النوع التلسكوبي لتخفيف نقل الصدمة إلى السائق .

أما بالنسبة لوسائل الأمان للقصور الذاتي للخاف فهي :

المخدع الخاص بالرأس الموجودة خلف رأس قائد السيارة فهو ليس نئوم أو الراحة إنما إذا تعرضت السيارة لصدمة من الخلف

تنتفع رأس قائد السيارة ومن معه لحظة الإصطدام إلى الخلف فجاءة فتكون مهمة هذا المخدع ألا يجعل رأس السائق تستمر في الاندفاع للخلف حتى ينكسر العظم اللامي.

الإكصدام الخلفي علي مساعدين .

الإكصدام الخلفي به حشو إستيروبور عالي الكثافة .

الزجاج الخلفي محمي

جميع الأجزاء المحيطة بالركاب من الخلف بلاستيكية .

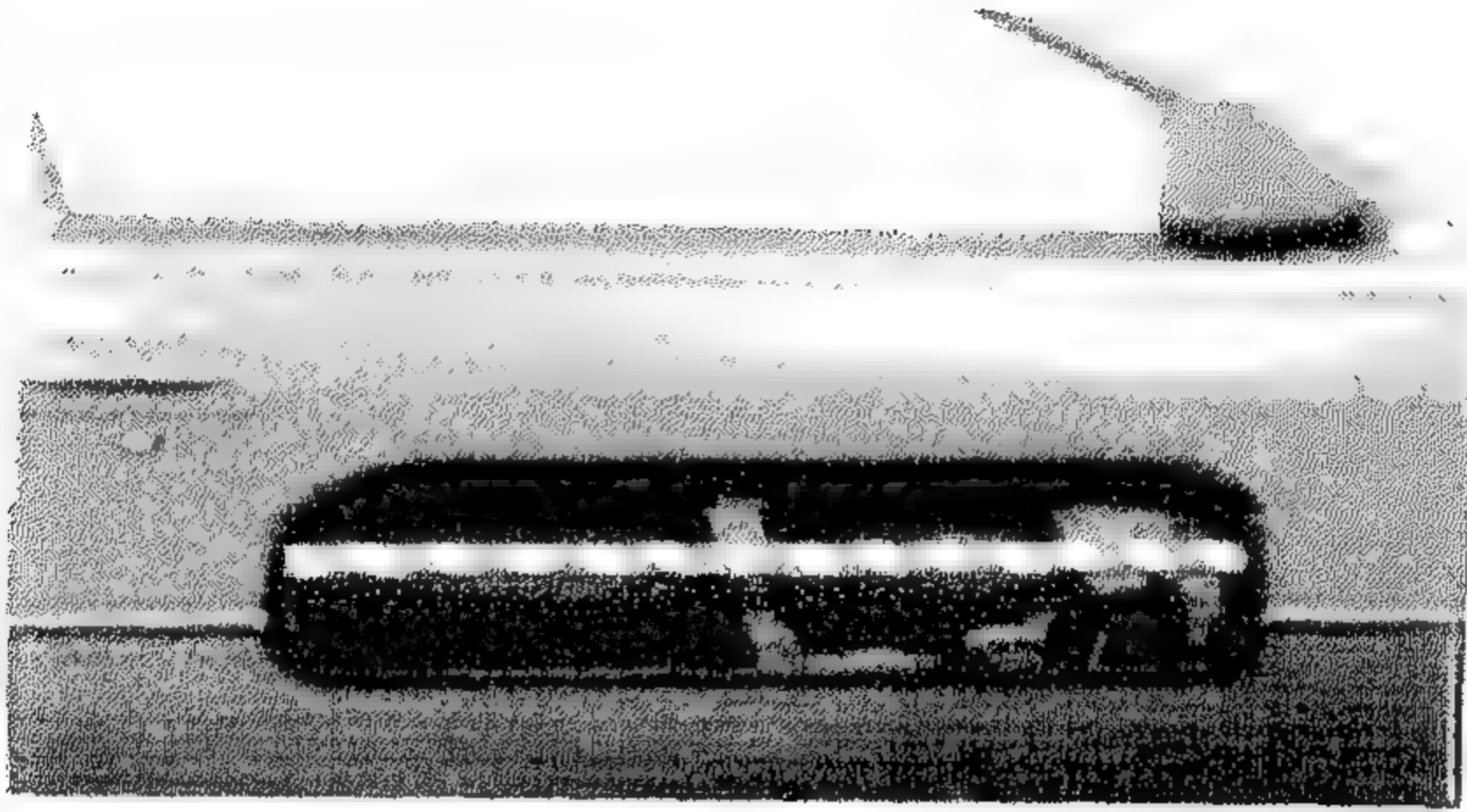
ملحوظة : هذه الوسائل بدأ بها مع قائد السيارة ثم مع من بجواره ثم مع باقي الركاب .

وهناك تجارب الآن لعمل كرسي للسائق بطريقة منزلقة للأمام وللخلف عند التعرض لصدمة أمامية أو خلفية لإبتلاع جزء كبير منها للتخفيف عنه ولم يظهر في الأسواق حتي الآن ولاكنه تحت التجربة .

وسائل الأمان بالنسبة للصدمة الجانبية:

١ - دعامات الابواب

هناك شروط لتدريع ووضع الدعامات الصلبة و المرنة في الأبواب لكي لا تصل الصدمة الجانبية بكامل قوتها لقائد السيارة ومن معه ويتم توزيعها على السيارة فتخفف الصدمة على جسده كما هو موضح بالشكل التالي:



٢ - وضع وسائد هوائية بالأبواب تفتح عند الصدمة هذا وقد وصلت الوسائد الهوائية الى عدد تسعة عشر وسادة هوائية بالسيارة منها الستائر الهوائية الطولية بجانبى كابينة الركاب من الداخل لمنع اصطدام رؤوسهم بالقوائم والزجاج عند الصدمات الجانبية كما وانتهت التجارب لدرجة الانتاج الآن في وضع وسائد هوائية بالذعانم الامامية والخلفية للسيارة لتتفتح عند التصادم فتخفف الى درجة كبيرة جدا من اثار الصدام

٥٣ - كما وأنه قد تمت الاستفادة من الابحاث التي بدأت منذ سنوات والتي مفادها انه كلما قل مشوار الحركة بالنسبة لجسم الراكب عند الاصتدام كلما قلت نتيجة الاصتدام لذا في الاجيال الجديدة من السيارات تم تصميم أجزاء من المطاط تخرج لتسند جسم الراكب أثناء الاصتدام عند ركبتيه وجانبه

الفصل الثاني
سلامة الإطارات
سلامة الركاب بالسيارة في سلامة اطاراتها



للعناية بالإطارات :

إفحص ضغط الإطارات، وتأكد من امتلائه إلى الحد المطلوب .
إفحص الإطار بحثاً عن الشقوق، أو التآكلات، أو الشروخ،
الانتفاخات، أو التآكل غير المنتظم.

يحتاج الإطار إلى هواء أكثر في وقت اشتداد الحر، ففيه يزداد
خطر التلف نتيجة لإنسلاخ مداس الإطار.

السرعة الزائدة تعجل بتآكل الإطار.

تعتبر الإطارات من الأجزاء الهامة في المركبة أيًا كان نوعها
والمحافظة على سلامتها يعود بالسلامة على مستخدمي المركبة،
ويقلل من نسبة وقوع الحوادث.

ولسلامة المركبة على الطريق فإنه يجب على السائق أن يعمل
على سلامة الإطارات، وذلك بإتباع الآتي:

أولاً: كيفية اختيار الإطار المناسب

يتم اختيار الإطار تبعاً لتوجيهات منتجي السيارات، وللتعرف على
ذلك نستعرض بعض العوامل الأساسية المتعلقة باختيار الإطار:

* المقاس :

وهو مقياس الجنط الخاص بالسيارة ولا بد أن لا يزيد أو ينقص
عنه.

* المداس :

وهو مساحة السطح المعرض من الإطار للأرض هذا السطح
محسوب بدقة بالنسبة للحمولة الكلية ووزن السيارة وكذا
المناورة.

* السرعة :

حيث إن الإطارات مُصنَّعة تبعًا للسرعة ، لذلك يلزم عند اختيار الإطارات أن تتناسب مع السرعة القصوى التي صُممت عليها السيارة.

وأن تكون متساوية في أحجامها، حيث إن اختلافها يؤدي إلى وقوع الحوادث، أو إلى تآكل الإطارات. وقد حُدِّدت المواصفات القياسية رموزًا لمواصفات السرعة.

* درجة الحرارة :

تبعًا لدرجات الحرارة الجوية تُقسم الإطارات إلى ثلاث فئات (A, B, C).. فال فئة الأولى " A " تتناسب مع الظروف الإستوائية الحارة، فضلًا عن درجات الحرارة العادية. أمَّا الفئة الثانية " B " فتتناسب مع درجات الحرارة العادية، والتي لا تتعدى ٣٨ درجة مئوية. أمَّا الفئة الثالثة " C " فهي تتناسب مع درجة الحرارة التي تقل عن ذلك. وأنسب فئة للإطارات في جمهورية مصر العربية هي الفئة الأولى (A) والثانية (B).

* حالة الطريق :

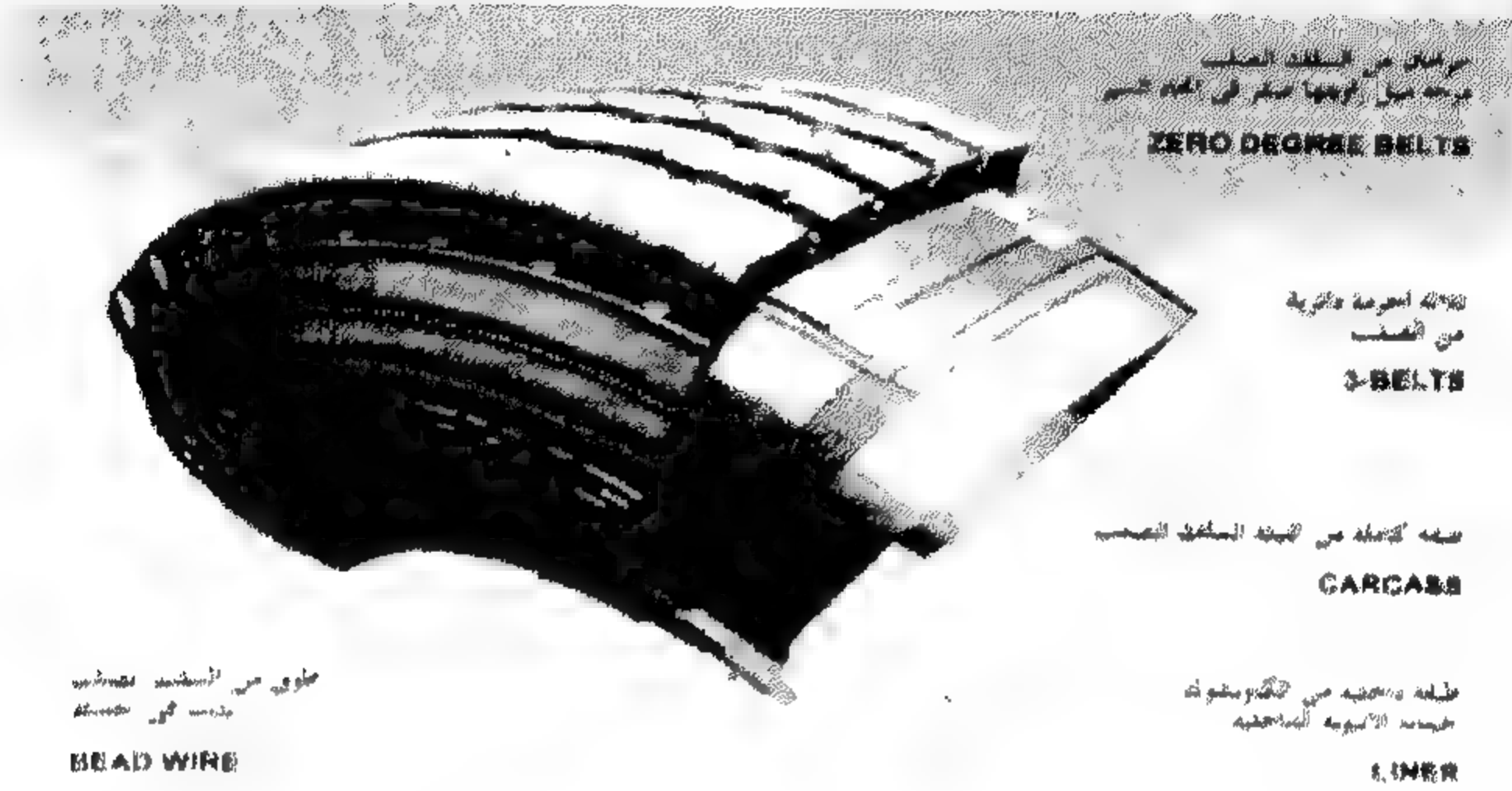
يعتمد اختيار الإطارات على الحالة الغالبة لإستخدام السيارة من حيث حالة الطريق، فالطرق غير المرصوفة تختلف عن الطرق المرصوفة الممهَّدة تختلف عن الطرق الوعرّة، وكذلك من حيث الطرق الجافة أو الرطبة، وهذا يتضح على شكل تغزرات الموطى، التي تختلف من إطار لآخر .

وبذا تكون مناسبة الإطارات للطريق من الأشياء المهمة جدًا، فلا بد أن يكون البناء الداخلى للإطارات مناسبًا لطبيعة الطريق. وهناك أنواع من البناء الداخلى للإطارات وهي:-

١ - التيل : وهو مناسب للطرق المكسرة وشديدة الوعورة

١ - النايلون : وهو مناسب للطرق الوعرة.

٢-الصلب : وهو مناسب للطرق الممهدة.
هذا ولكل سطح طريق نوعية من نقشات الإطارات



وهذا القطاع-الموضح بالشكل التالي يبين البناء الداخلى للإطار

* حمولة السيارة :

تختلف نوعية الإطارات أيضًا حسب حمولة السيارة، فلكل حمولة إطارها المناسب من حيث التدريع والتسليح فى الجانب وفى المداس .

* العمر الافتراضى للإطار:

لكل إطار عمر إفتراضى وذلك حسب نوع المادة المصنوع منها.

* نهاية تاريخ الصلاحية :

لكل نوعية إطار تاريخ ينتهى فيه إستعمال هذا الإطار لأن بمرور زمن معين تنتهى به صلاحية مادته وذلك لتأثرها ببعض أنواع الأشعة الشمسية فتتفرق المادة الخاصة بالإطار وتكون عرضة للانفجار عند التعرض للإجهاد لذلك لابد من التأكد من ان الإطار المستخدم أو المراد شراؤه أنه مازال صالحا للإستعمال.

وتنود التنويه عن وجود معلومة خاطئة تتداول بين الجميع وهي ان
الاطارات المخزنة اكثر ملائمة للسيارة من الجديدة وهذا خطأ
مميت .

ثانياً : قسـر ضغط الاطار

يجب اتباع التعليمات الخاصة بالمركبة، وخاصة عند نفخ اطار
السيارة، فعلى السائق أن يهتم بمستوى ضغط الإطارات، حيث إن زيادة
الضغط فيه تؤدي إلى وقوع الحوادث، كما أن قلة الضغط فيه تؤدي
إلى تآكله، أو إلى حدوث بعض البروز فيه.

ثالثاً : اسباب تؤدي إلى تلف الإطارات

- نفخ الإطارات بالهواء أقل من اللازم أو أكثر منه

- القيادة بسرعة عالية

- استخدام الفرامل باستمرار

رابعاً : الإجراءات الواجب اتباعها عند تلف الإطارات

عند إحساس قائد المركبة بأن الإطارات قلَّ ضغط الهواء فيه أو
انفجر، فعليه أن يتبع الآتي حتى يضمن لنفسه السلامة :

- عدم الإنزعاج والإرتباك.

- إمساك عجلة القيادة بكلتا اليدين لكي لا تخرج السيارة عن المسار.

- رفع الرِّجْل عن تَوَاسُة السرعة.

- عدم استخدام الفرامل.

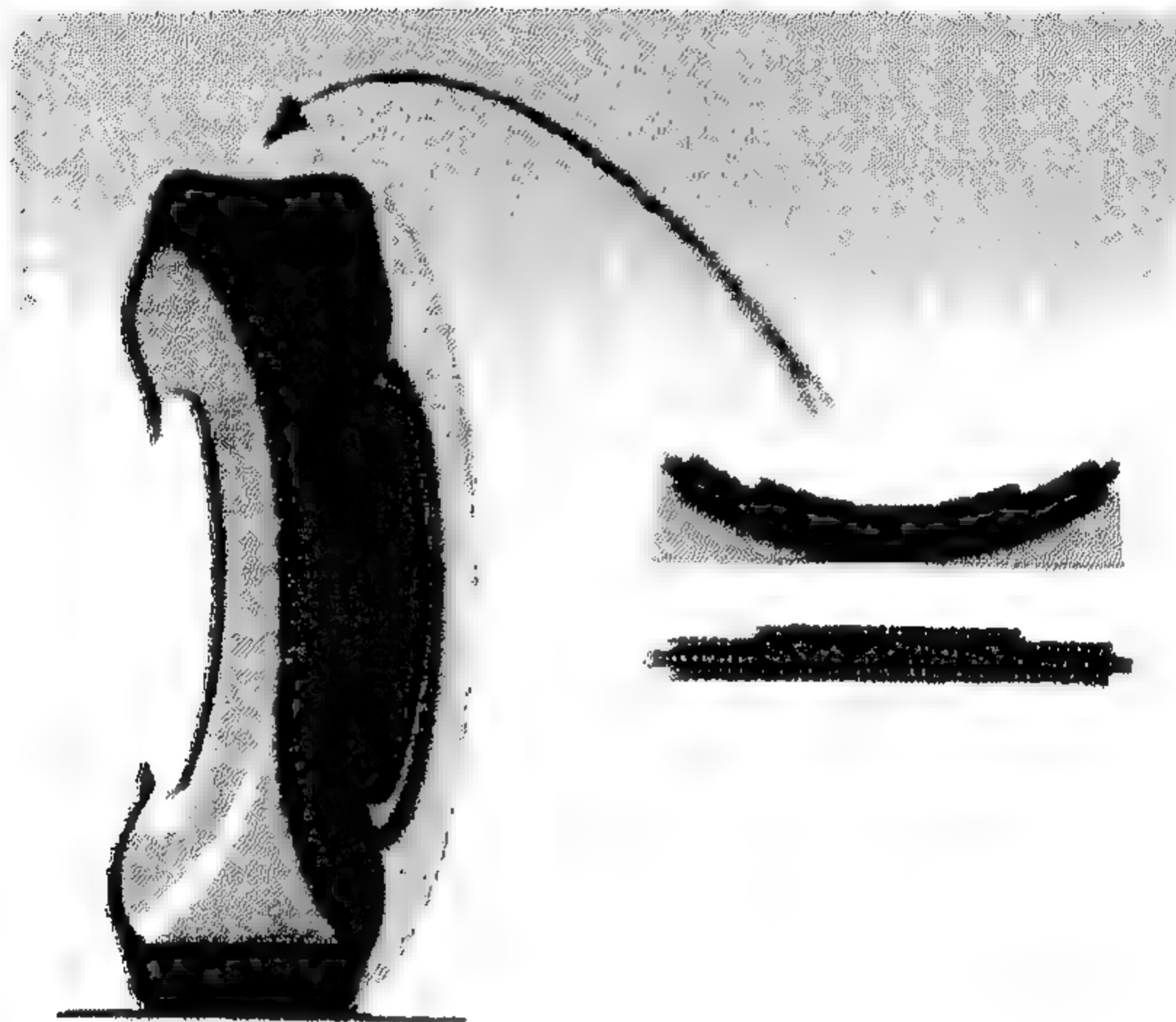
- استعمال إشارات التحذير.

- الخروج عن الطريق وتغيير الإطارات .

تتبع عملية وعملية لإطارات الشاحنات والمقطورات
والإطارات

التصميم العادي للإطارات الراديال السلك :

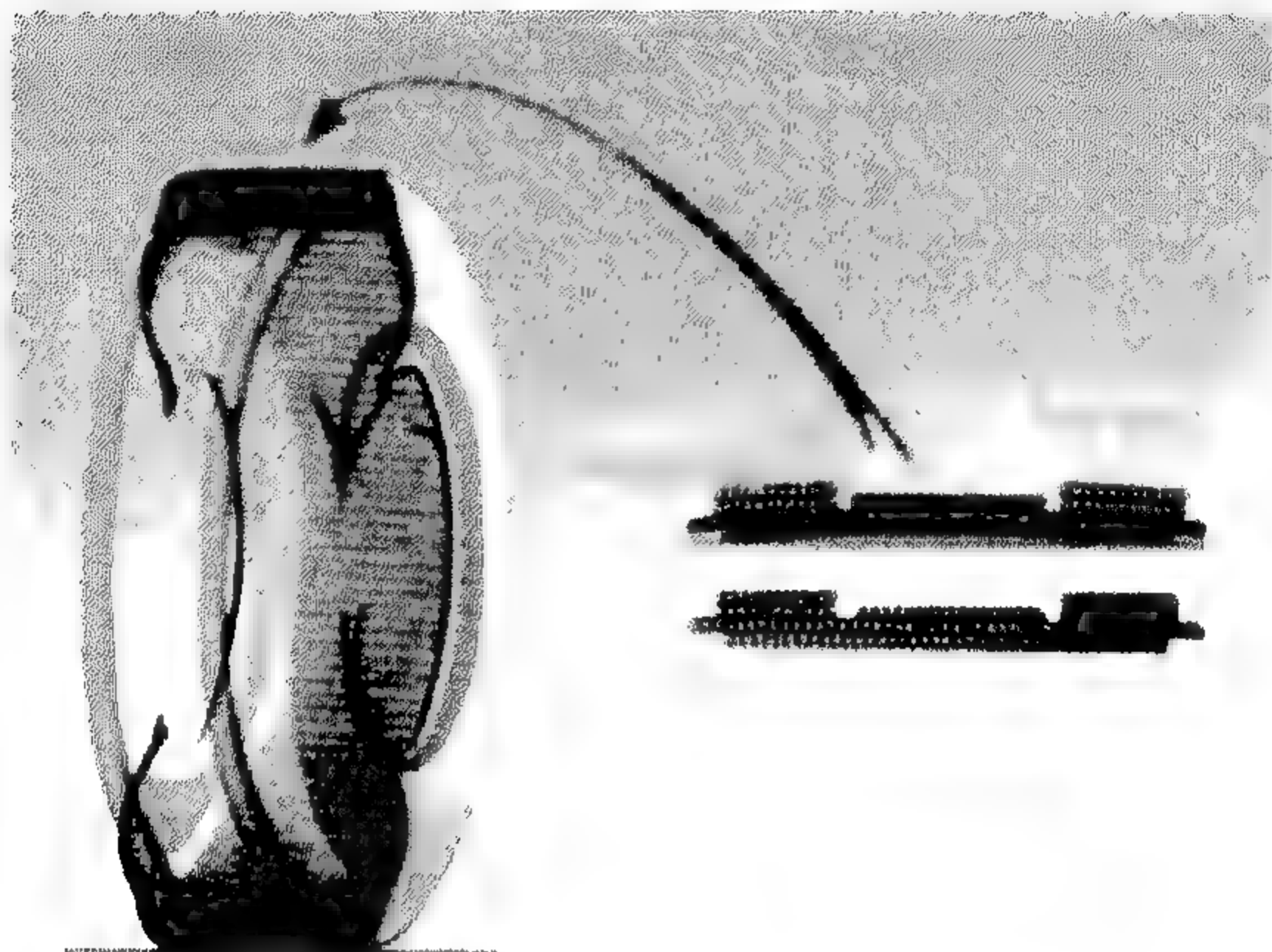
وضع الإطار الراديال العادي ذو الحافة الهابطة في الوسط على
سطح الطريق أثناء سيره



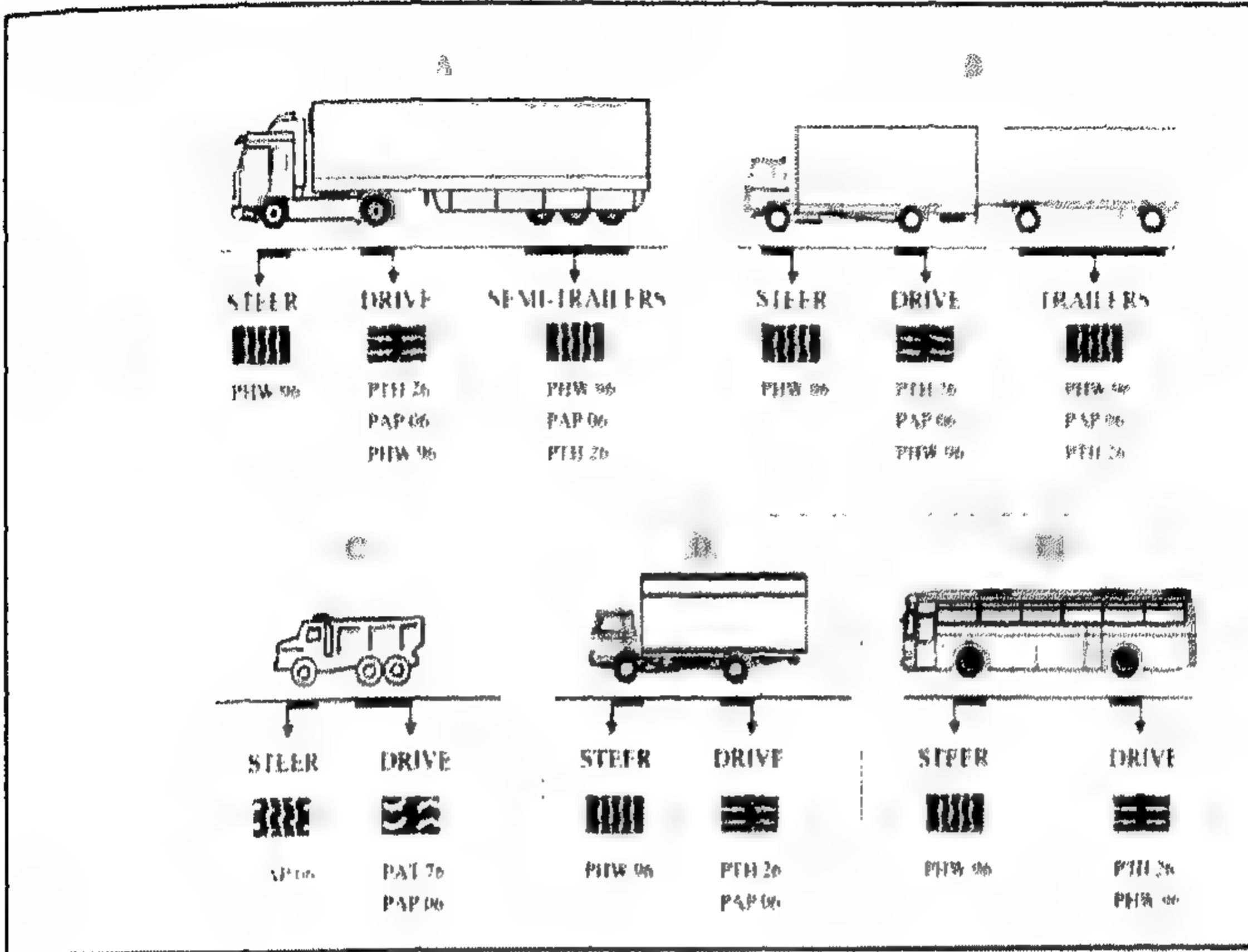
التصميم الحالي المتطور لإطارات الراديال السلك:

ويتميز بتركيب وإضافة أحزمة في درجة الصفر في اتجاه السير
عند الكتف جعلته منخفض الجوانب، وهذا يساعد على استقرار

وإتزان هذه المنطقة، ممّا يقلل الضرر المتسبب من زيادة ضغط الهواء وقوة الطرد المركزية، كما يسمح بالإحتفاظ بخواصّ الإطار عند أى سرعة، ورسوخ أفضل على الطريق.



رسم توضيحي يبين استخدام التقسات المختلفة للاطارات على محاور الشاحنات والمقطورات والحافل



للمسافات الطويلة (طرق اسفلتية)
للمسافات القصيرة و المتوسطة (طرق اسفلتية)
للطرق المبعدة و الوعرة
للجر الخفيف و المتوسط و الطرق الفرعية
للاتوبيس السياحي و داخل المدن

A
B
C
D
E

مواصفات الفنية للنفخ والحمولات والجنوط للإطارات

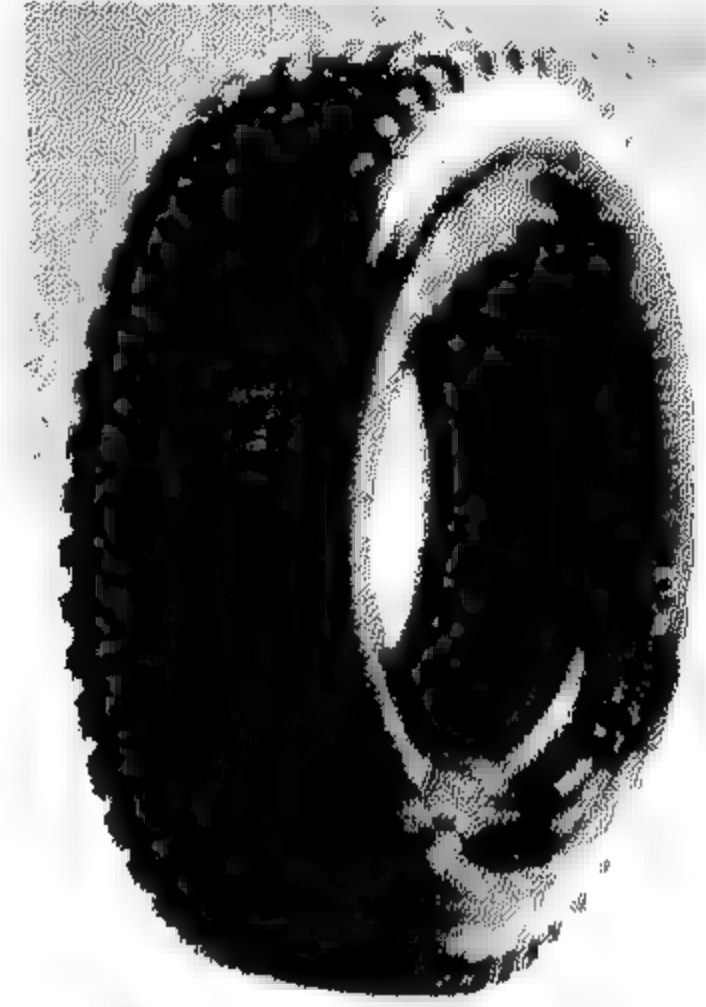
القلاب	الأبورية	الجنوط	الحمولة على الإطار	الطسخ	طريق	المنطقة التي سرعة	طاقة التماس	الحمولة
		الميل	الميل	الميل	طريق	طريق		
D-20	٢٠ x ١٩	٧.٥	٦٦	٨.٠	١١٦	غير	PHW 96	٢٠ x ١٠٠٠
(U-200/20)	(20 Z 570)	٧.٥	٦٦	٨.٠	١١٦	غير	PAP 06	
R-20	٢٠ x ١١.٠ / ١١.٠	٧.٥	٧١٥	٨.٠	١١٦	غير	PHW 96	٢٠ x ١١.٠
(U-240/20)	(20 Z 595)	٧.٥	٦٦٨	٨.٠	١١٦	غير	PAP 06	
R-20	٢٠ x ١٢	٨.٥	٨٢٥	٨.٥	١٢٣	غير	PHW 96	٢٠ x ١٢.٠
(U-240/20)	(20 Z 640)	٨.٥	٧١٥	٨.٥	١٢٣	غير	PTH 26	
			٧٢٥				PAP 06	
							PAT 76	
R-24	٢٤ x ١٢.٠	٨.٥	٨٨٠	٨.٥	١١٦	غير	PHW 96	٢٤ x ١٢.٠
(U-230/24)	(24 Z 640)	٨.٥	٨.٢	٨.٥	١١٦	غير	PAT 76	

بيانات فنية للإطارات

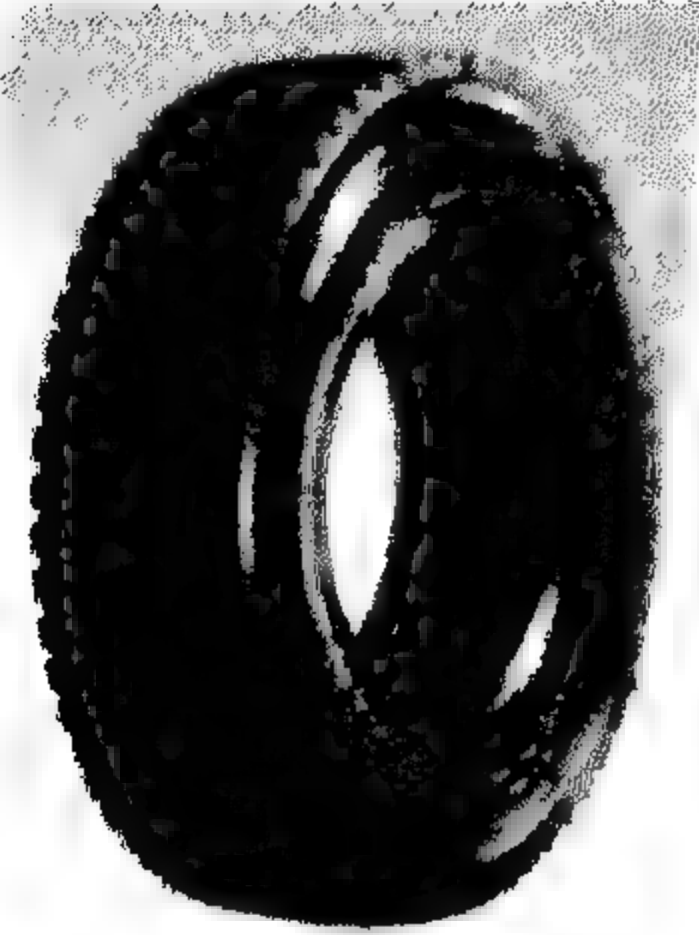
الفلاب	الأنسوية	الوزن الحجم	المقاسات الخارجية					أقصى سرعة كم/ساعة	نقطة المداس	المقاس
			متر مكعب كيلو جرام	متر مكعب كيلو جرام	متر مكعب كيلو جرام	متر مكعب كيلو جرام	متر مكعب كيلو جرام			
D-20 (U-200)	٢٠ x ١٠٠٠ (20 Z 570)	١١.٤	٢٣٤	٢١٦	٢٧٢	٢٢٠	٤٩١	١٠٥٠	PHW 96	٢٠ x ١٠٠٠
									PAP 06	
R-20 (U-240)	٢٠ x ١٠٠٠ / ١١٠٠ (20 Z 595)	٧٥	٢٥٩	٢٢٥	٢٨٥	٢٢٠	٥٠٦	١٠٨١	PHW 96	٢٠ x ١١٠٠
									PAP 06	
R-20 (U-240)	٢٠ x ١٢٠٠ (20 Z 640)	٧٩	٢٠٢	٢٥٠	٢٠٨	٢٤٢	٥٢٥	١١٢٢	PHW 96	٢٠ x ١٢٠٠
									PTH 26	
									PAP 06	
									PAT 76	
R-24 (U-230)	٢٤ x ١٢٠٠ (24 Z 640)	٩١.٥	٢٥٠	٢٥٠	٢٠٤	٢٧٢	٤٧٦	١٢٢٠	PHW 96	٢٤ x ١٢٠٠
									PAT 76	

شكل الاطار ومناسبته للطريق المستخدم عليه

خدمة عامة



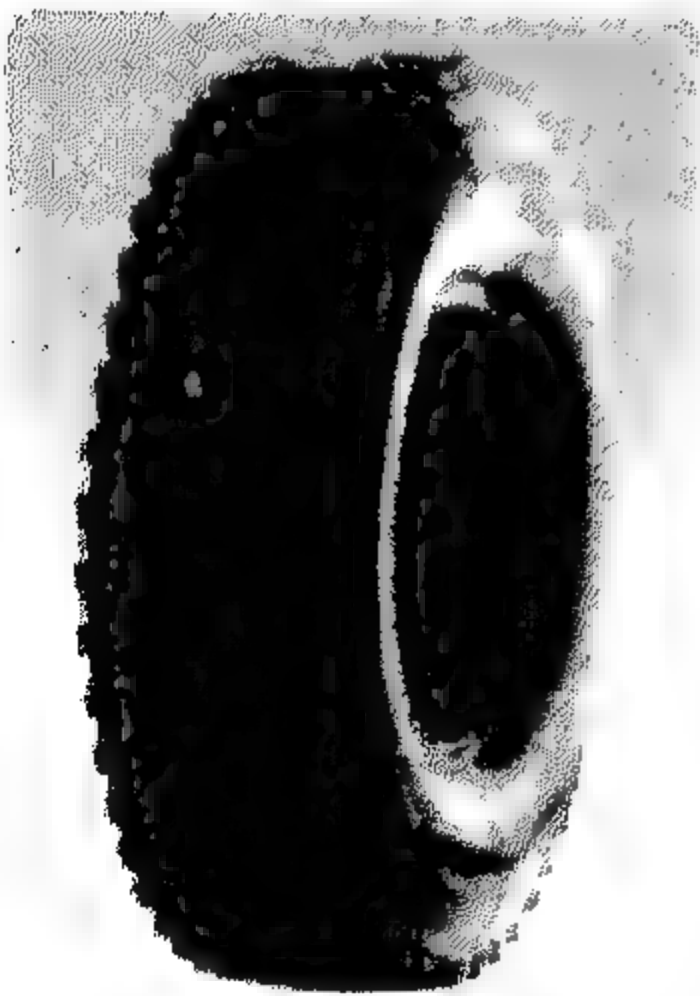
للطرق المتنوعة



للطرق السريعة



للطرق الغير ممهدة



ماذا تفعل لتطيل عمر إطارات سيارتك وتمنع انفجاره؟



طرق حماية اطار سيارتك من الانفجار
- مما لاشك فيه أن للاطارات دورا رئيسيا في أمان وسلامة السيارات بجميع فئاتها وأنواعها يحقق شروط الامان والسلامة والعكس صحيح فالاطار المتهالك وغير الصالح يسبب وقوع الحوادث وما يترتب عليها من إصابات ووفيات وتلفيات في المركبات والطريق.

ومن هنا نتساءل: كيف نقي انفسنا من تهالك او انفجار الاطار بالسيارة؟ وما هي اسس اختيارك للاطار المناسب؟
هناك دراسة علمية عن حوادث السيارات تؤكد ان اطار السيارة قد يكون سببا رئيسيا في الكثير من الحوادث المدمرة لذا يجب الاهتمام باطارات السيارة بالكشف المستمر على الاطارات الخارجية كل فترة وجيزة لنزع المسامير الصغيرة أو قطع الزجاج او الحصى كما يجب اعادة ضبط اتزان وزوايا الاطارات الخارجية الجديدة خاصة عند وجود اهتزاز بعجلة القيادة أثناء السير بسرعة.

فهناك إجراءات أساسية مهمة يجب على كل قائد مركبة اتباعها ليقى نفسه من الحوادث ويطيل من العمر الافتراضى للاطار بل للمركبة ألا وهى:

أولاً: المحافظة على ضغط الهواء للاطار المعرض به من قبل منتج السيارة لأن أى نقص فى الهواء يؤدي إلى زيادة كبيرة فى تآكل جوانب الاطار وبالتالي الى ارتفاع نسبة استهلاك الوقود واختلال الزوايا كما ان زيادة ضغط الهواء تقلل من توازن السيارة وثباتها وتماسكها على الطريق وبالتالي تآكل الاطار من الوسط ويقاس ضغط الهواء بالرطل فى البوصة Psi وبالكيلو باسكال Kpa.

وبالتالى فإن أى زيادة او نقص فى ضغط الاطار يتجاوز ٢٠% من الضغط المحدد للاطار يؤدي إلى انخفاض عمره الافتراضى وقد يؤدي إلى الانفجار فى أى لحظة خصوصاً عند وجود بعض نقاط الضعف فى البناء الداخلى للاطار أو على الأقل انسلاخ مداسه ولذلك ننصح بالتأكد من الضغط المعرض به وفحص ضغط الهواء فى الاطار وهو بارد لأن الهواء يتمدد فى الحجم وستكون النتيجة مغلوطة إذا كان ساخناً فى أماكن يوثق بها ويمكن معرفة الحد الاقصى لضغط الهواء بإطار سيارتك من الملصق المثبت على جدار باب السائق.

ثانياً: زيادة سرعة السيارة عند استخدام الاطار لسرعات تفوق الحدود المصمم لها تساهم فى ارتفاع درجة حرارة الاطار بشكل يؤثر على قوة التصاق المداس مما يؤدي إلى انسلاخ المداس عن موضعه.

ثالثاً: الوقوف المفاجئ والتحرك المفاجئ (الامريكائى) أو السرعة المفاجئة تؤثر على العمر الافتراضى للاطار وتهاككه.

رابعاً: تعرض الاطارات للصدمات القوية بمعنى تعرض الاطار أثناء السير أو الركن إلى الاصدام بأجسام صلبة (حافة رصيف أو حجر أو السير على عيون القطط الحادة وغيرها) يحدث فى الاطار قطعاً مما يسبب انفجار الاطار.

خامساً: تخزين السيارة فى أماكن رطبة أو جو مرتفع الحرارة لفترات طويلة تصل لعدة شهور دون التحرك بها يؤدي إلى تهالك الاطار.

سادساً: زيادة الحمل بما يتعدى ٢٠% من الحمل المحدد للاطار بمعنى أن لكل اطار حملاً أقصى بنهار بعده ويرمز لهذا الحمل برقم يوضع على الاطار فزيادة الحمل يؤدي إلى انخفاض عمر الاطار وتهالكه بنسبة ٣٠% من عمره الافتراضى وإذا زاد الحمل عن ذلك فإنه معرض للانفجار فى أى لحظة.

ومن هنا نؤكد ملاحظة حالى الاطار وفحصه بصفه مستمرة فإذا لاحظت وجود تشققات أو مسح فى النقوش الموجودة بالاطار أو به أى تلف فلا بد من تغييره على الفور وتبديله باطار جديد جيد الصنع لتكون جودته اعلى وليدوم لمدة أطول مع مراعاة أن العمر الافتراضى للإطارات المتداولة فى الطرق المصرية من ٤٠ ألفا إلى ٥٠ ألف كم أو لمدة سنتين ايهما أقرب.

وعن كيفية اختيار الاطار الجديد المناسب؟

فعند اختيار اطار لسيارتك يجب مراعاة بعض العوامل التى لها تأثير مباشر ومهم على سلامة اداء الاطار وعدم تعرضه للانفجار ومن هذه العوامل:

السرعة وتختلف الاطارات حسب السرعات القصوى المحددة لها ويرمز لها بعدة حروف أجنبية تكتب على جانب الاطار فمثلاً الاطار الذى سرعته ١٢٠ كم/الساعة يرمز له بالحرف L.

١٣٠ كم/الساعة يرمز له N.

١٤٠ كم/الساعة يرمز له N.

١٥٠ كم/الساعة يرمز له P.

١٦٠ كم/الساعة يرمز له Q.

١٧٠ كم/الساعة يرمز له R.

١٨٠ كم/الساعة يرمز له S.

١٩٠ كم/الساعة يرمز له T.

٢٠٠ كم/الساعة يرمز له U.

٢٢٠ كم/الساعة يرمز له H.

٢٤٠ كم/الساعة يرمز له V.

٢٧٠ كم/الساعة يرمز له W.

٣٠٠ كم/الساعة يرمز له Y.

الأحمال ولكل اطار حمل اقصى فكل حمل يرمز له برقم مدون على الاطار فمثلا الاطار الاقصى حمل له ٥١٥ كغم يرمز له بالرقم ٨٥ والحمل ٥٨٠ كغم يرمز له بالرقم ٨٩.

درجة الحرارة فقد قسمت الاطارات الى فئات ثلاث وهى A, B, C ولكل فئة حد اقصى لدرجات الحرارة الجوية التى تستخدم فيها فمثلا الرمز C يعنى الاستخدام فى درجات الحرارة المنخفضة لذا فان انسب الفئات لظروف دول الشرق الأوسط ومنها مصر هى فئة A تليها فئة B.

تاريخ الانتاج فهناك تاريخ صلاحية للاطارات وتاريخ انتاج وهو عبارة عن ثلاثة او اربعة ارقام الاول والثانى من اليسار هما رقما الاسبوع والرقم الثالث يدل على السنة فمثلا ١٥٦ يدل الرقم ١٥ على الاسبوع الخامس عشر اما الرقم ٦ وهو الثالث فيدل على رقم الاحاد من سنة الصنع اى ١٩٩٦ م ومثال آخر ١٣٠٦ يدل رقم ١٣ على الاسبوع الثالث عشر اما الرقمان الثالث والرابع ٠٦ فيدلان على سنة ٢٠٠٦.

فما يدون على الاطار مثلا ١٤٨٨R / ٨٥١٧٠H

R تعنى ان الاطار ريبالى به حزام قطرى من الاسلاك اى بدون داخلى

١٤ قطر الجنط بالانشات (البوصة)

٨٨ مقاس يدل على مدى الضغط المسموح به على الاطار

H رمز يدل على السرعة القصوى المسموح بها وهى ٢١٠ كم/س

$H = 210 \text{ Kmlh}$

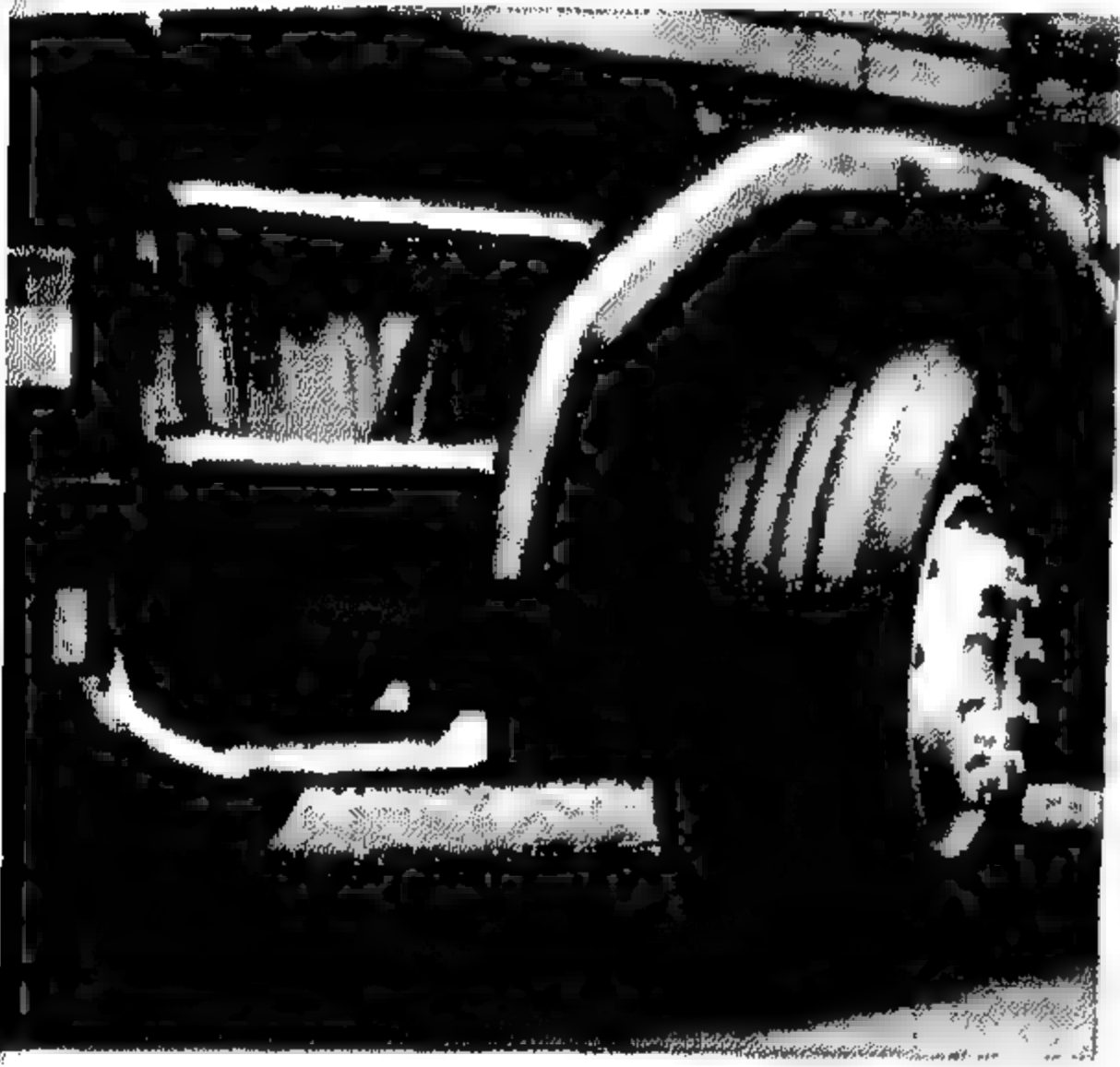
٨٥١ أى مقاس عرض الاطار بالمليمترات

٧٠ النسبة المئوية بين ارتفاع الاطار وعرضه

إرشادات يجب إتباعها فى استعمال الإطارات

إن الخدمة التى يؤديها الإطار تتوقف إلى حد كبير على العناية التى يبذلها قائد السيارة وتصرفاته، وتعوده على القيادة بعناية، لذا فإن عليه إتباع الآتى:

١ - يجب عليه إتباع الطرق الصحيحة للتركيب والنفخ، مع وضع إحدى المواد التى تساعد على سهولة حركة الأنبوبة داخل الإطار، مثل بودرة التلك، أو محلول صابون زيت نباتى متعادل، وهو الصابون السائل العادى من صنف جيد، ويجب أن يكون الدهان لمنطقة الجنط فقط، وعدم تسرب المحلول داخل الإطار



٢ - إتباع معدلات النفخ الصحيح.

٣ - عدم زيادة الحمولة عن الحمولة المقررة، مع سلامة توزيعها.

٤ - السير بالسرعات القانونية.

٥ - التأكد من سلامة السيارة وخلوها من العيوب الميكانيكية.

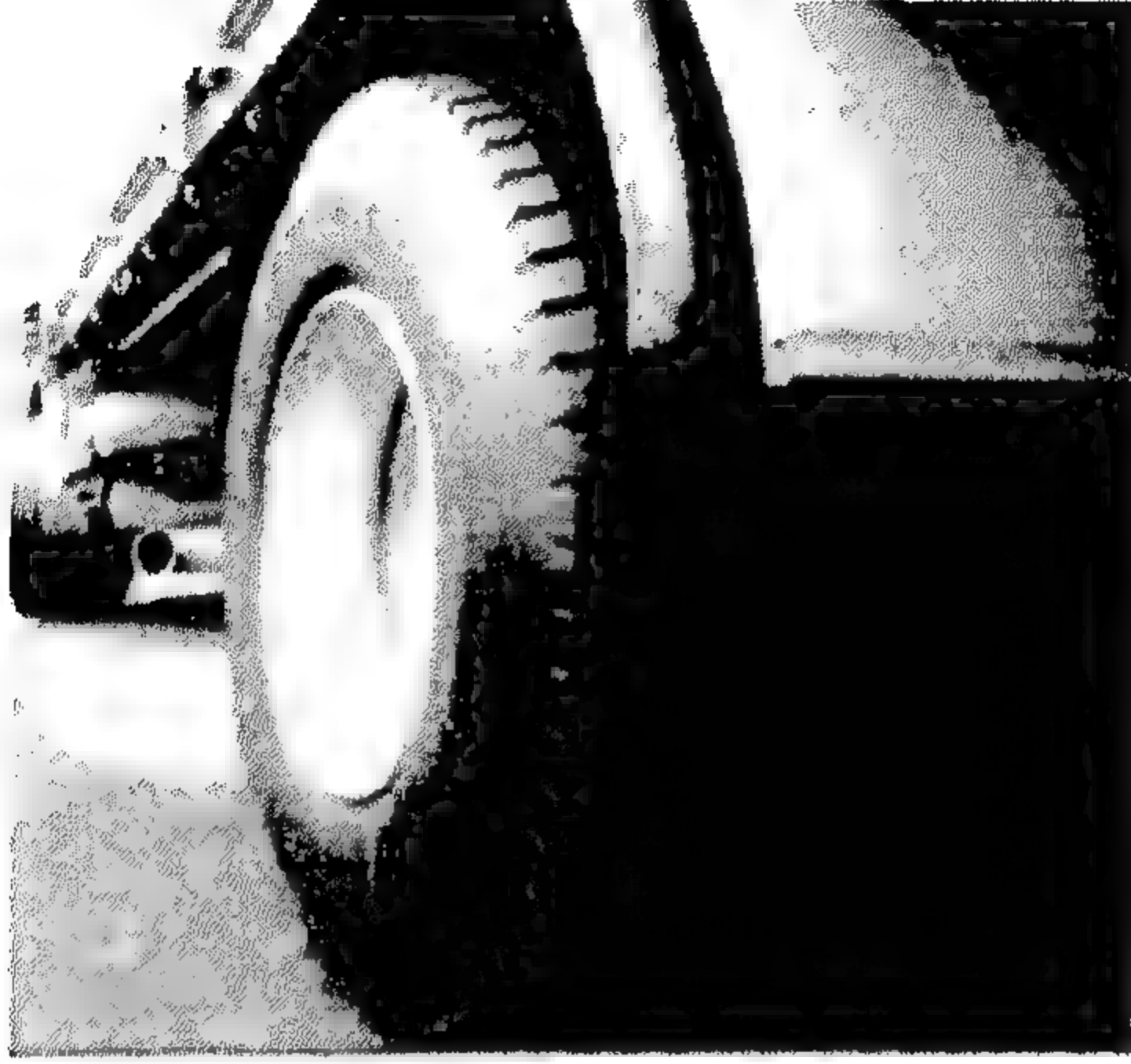
٦ - تبديل وضع الإطارات فى السيارة دورياً.

٧ - صيانة الإطارات والكشف عليها دورياً.

٨ - استعمال الإطار المناسب للسيارة، ومراعاة ظروف الخدمة.

٩ - استعمال الجنوط المناسبة لمقاس الإطارات.

١٠. تجنب صعود حافة الإطارات على أرصفة الطرق.
 ١١. تجنب الإصطدام بحافة الأرصفة أو الحُقر أو غير ذلك من العوائق.
 ١٢. تهدئة السرعة في الطرق الوعرة وغير الممهدة، أو عند المنحنيات.
 ١٣. -عدم الضغط الشديد على الفرامل لـسرعة التوقف، وتجنب سرعة الإنطلاق عند بداية التحرك.
- إرشادات يجب التأكد منها عند استعمال الإطارات
- يجب إتباع معدلات النفخ الصحيحة طبقاً للجداول الواردة بالكتالوج ولإمكان تفادى تلف الإطار الناتج عن النفخ غير الصحيح عليك مراعاة ما يلي:
١. تأكد من نفخ الإطار ليصل إلى الضغط الصحيح والإطار بارد.
 ٢. راجع ضغط الهواء بالإطار مرة كل أسبوع باستعمال مقياس سليم.
 ٣. تأكد من وجود أغطية للبلف في مكانه لكل إطار، وأنها مُحكمة بقدر ضغط الأصابع.
 ٤. تعرّف على أسباب تسرب الهواء البطيء كلما ظهر انخفاض في الضغط وبإبـادر بإصلاحه.
 ٥. إذا كان تسرب الهواء ناتجاً بسبب البلف أو جزء منه، فبادر فوراً بتغيير وإستبدال إبرة البلف بأخرى جديدة.
- تركيب الإطارات المزبوجة (الدويل)
- عند تركيب وحدات الإطارات (الدويل) الخلفى يجب مراعاة الآتى:



أولاً: تطابق الإطارين لتوزيع الحمولة على كلٍّ منهما بالتساوى، لأن وقوع الحمولة على أحد الإطارين في (الدوبل) دون الآخر يعرضه للتلف، نتيجة زيادة الحمولة والإجهاد الشديد الواقع على التيلة، كما يعرضه للتآكل السريع وغير المنتظم.

ومن أسباب عدم تساوى توزيع الحمولة على الإطارين في الدوبل ما يأتى:

١- اختلاف الإطارين في القطر أو المحيط، وارتفاع إحداهما عن الآخر.

٢- اختلاف ضغط الهواء ونفخ الإطار.

٣- عدم تلامس الإطارين للطريق بدرجة واحدة نتيجة ميل سطح الطريق.

- عدم سلامة وإحكام كراسى الإطارات.

- إلتواء أو تقوُّس محور الإطارات.

ثانيًا: أن تكون المسافة بين الإطارين فى (الدوبل) كافية لإتمام عملية التهوية، حيث إن تلامس الإطارين وعدم إتمام التهوية يؤثران على عُمر الإطار بشكل ملموس.

والحصول على خدمة ممتازة من الأنابيب الداخلية إتبع الإرشادات الآتية:

١- الخدمة الطويلة للإطار تؤثر على الأنبوبة الداخلية، ولذلك فإنه من المستحسن إستعمال أنبوبة جديدة مع الإطار الجديد.

٢- إستعمل الأنبوبة الداخلية ذات المقاس الصحيح للإطار الخارجى.

٣- لا تحاول إستعمال الإبر القديمة للبلوف، بل يجب إستبدالها بإبر جديدة.

٤- تأكد من نظافة الإطار الخارجى والأنبوبة، وخلوها من المواد الغريبة عند التركيب.

٥- إستعمل مقياسًا مضبوطًا عند مراجعة ضغط الهواء.

٦- تأكد من وجود أغطية البلوف فى أماكنها، ومن أنها مُحكَّمة بمقدار ضغط الأصابع.

٧- فى حالة عدم وجود أغطية البلوف يراعى تنظيف فوهة البلف من الغبار أو المواد الغريبة قبل النفخ.

٨- تجنب نفخ الأنبوبة نفخًا زائدًا عند الكشف عليها، فهذا النفخ الزائد ينتج عنه تمدد فى بعض اجزاء الأنبوبة، فيحدث لها كسرات عند تركيبها.

٩- يجب إتباع الطريقة الصحيحة للتركيب والنفخ، مع وضع إحدى المواد التى تساعد على سهولة حركة الأنبوبة داخل الإطار، مثل

بودرة التلك، أو محلول صابون زيت نباتي متعادل، وهو الصابون السائل العادي من صنف جيد. ويجب مراعاة أن يكون الدهان لمنطقة الجنط فقط، وعدم تسرب المحلول داخل الإطار.

١٠. ركب الإطار على الجنط مراعيًا أن يكون البلف في وضعه الصحيح، ويُراعى إدخال البلف في الثقب المخصص له في الجنط، وتثبيته جيدًا في مكانه أثناء النفخ، حتى تستقر حافتا الإطار في وضعهما الصحيح على الجنط.

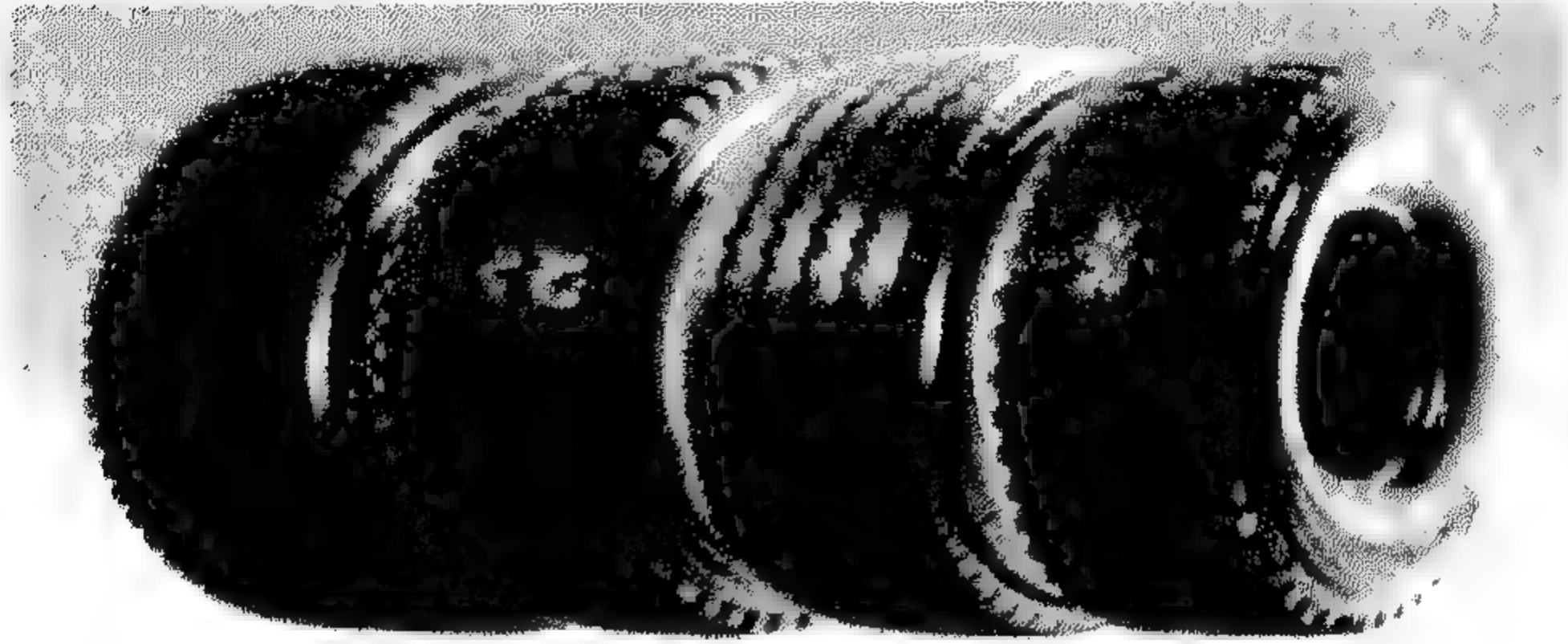
الطواقى فى إطارات النقل:

إذا استعملت إحدى الطواقى فلا يجوز استعمالها بعد ذلك إلا فى نفس مقاس الإطار ونفس مقاس الجنط السابق استعمالها عليه، وإلا تعرضت الأنبوبة والإطار للتلف.

عند نزع أى طاقية سليمة من أحد الإطارات أكتب عليها مقاس الإطار والجنط اللذين استعملتهما معها لتفادى إعادة استعمالها على مقاس مخالف.



بمقتضىات يجب إتباعها فى تخزين وحفظ الإطارات



منطقة تخزين الإطارات يجب أن تكون خالية من الأوزون، ولذلك يلزم التأكد من عدم وجود موتورات كهربائية فى منطقة التخزين.

يجب المحافظة على مكان التخزين من ضوء الشمس المباشر، فتغطى النوافذ، أو تُدهن بلون قاتم (الأزرق).

تُجَنَّبُ تيارات الهواء بقدر الإمكان فى مكان التخزين.

ويُفضل أن تكون أرفف التخزين مصنوعة من الخشب أو من الحديد، وفى حالة استعمال أرفف من الحديد يجب تغطية الأرفف بِلَقِّها، أو الإطارات بِلَقِّها.

يجب أن تكون منطقة التخزين جافة بقدر الإمكان، وتُجَنَّبُ الشحومات والبتروول، أو أى مواد تؤثر فى الإطارات.

يجب أن تكون منطقة التخزين باردة نوعاً ما ولا ترتفع فيها الحرارة.

عدم رص الإطارات بعضها فوق بعض لعدم تعرض الإطارات للإعوجاج، ممَّا ينتج عنه صعوبة التركيب.

- ويراعى فى رص الإطارات ما يلى
- ألا تطول مدة التخزين عن (ستة أشهر).
 - تخزين الإطارات رأسياً، وتجنب التخزين الأفقى.
 - لا تزيد درجة الحرارة عن ٣٠ درجة مئوية.
 - تخفيض ضغط الهواء بالإطارات إذا كانت مركبة على جنوط.
 - تأكد من عدم وجود ماء أو رطوبة فى داخل الإطار.
 - يجب تخزين الأنابيب الداخلية والطواقى على أرفف، وعدم تعليقها أثناء التخزين.

الفصل الثالث

إرشادات و ملاحظات و نصائح عامة و هامة

إرشادات عامة و ملاحظات هامة

أعرف ما تحتاج إليه سيارتك:

١- املأ خزان الوقود قبل أن يصبح فارغًا تمامًا ، ومن الأفضل أن يكون ذلك عندما يصل مؤشر الوقود إلى الربع ، فقد يكون في الخزان بعض الأوساخ ، فقلل من فرصة تغلغلها في الأنابيب ، وكذلك قلل من فرص وقوعك فريسة لنفاد الوقود.

٢- احرص على فحص سيارتك كلما عباتها بالوقود ، ولاحظ عامل المحطة وهو يفحص الزيت ، لأنك أعرف منه بحالة الزيت في سيارتك ، وتفقد الزيت كلما عبات خزان الوقود.

٣- تأكد من أن مستوى الماء في "الراديتير" مناسب ، وإذا قمت بفحص ذلك بنفسك فإنزع غطاء "الراديتير" بحذر وبلطف، وإترك لبخار الماء فرصة التسرب تدريجيا قبل أن ترفع الغطاء كليًا ، وتجنب أن يصيبك الماء الحار أو البخار إذا كانت السيارة ساخنة ، وذلك بأن تحل الغطاء ببطء ، مع استعمال قطعة من القماش ، وعندما تسمع صوت البخار إترك الغطاء حتى يتسرب البخار، ثم ارفعه بعد ذلك بحذر، وإذا كان نظام التبريد في سيارتك من النوع الذي يعمل تحت ضغط فاحذر أن تفتح الغطاء والسيارة ساخنة، ولكن إكثف فقط بمراقبة مستوى المياه في الخزان الإضافي، واجعله في المستوى الصحيح.

٤- تفقد الماء في بطارية سيارتك ، وتأكد أن جميع الشرائح في البطارية مغطاة بالماء، فإذا لم تكن كذلك فأضف كمية من الماء المقطر.

٥- حافظ على دهن أصابع البطارية بقليل من الشحم ولا تترك الصدا يتراكم عليها .

٦- تفقد التوصيلات الكهربائية وأسلاك البطارية وكل التوصيلات الظاهرة ، ويمكن أن يتم ذلك بنظرة عاجلة.

٧- لاحظ حالة "سير المروحة"، لأن أى عطل فيه قد يسبب متاعب وتكاليف مادية فى المستقبل، ويستحب أن تحتفظ بسير احتياطى من جميع المقاسات التى تعمل بالسيارة.

٨- حافظ على نظافة الزجاج الأمامى والخلفى والجانبى.

٩- احرص على نظافة المصابيح الأمامية والخلفية ، لأن وجود بقع فيها قد يؤثر على وضوح الرؤية، ويُسحب أن تحتفظ بمصباح احتياطى من كل نوع من مصابيح سيارتك لإستخدامها عند الضرورة.

١٠- قُد السيارة دائماً بحذر، بحيث يمكنك الوقوف فى حدود مسافة مناسبة.

١١- لا تُقُد السيارة بسرعة تزيد على مَدَى لا تستطيع كشفه بأنوار سيارتك.

١٢- اِضْغَط على الفرامل فى الوقت المناسب عندما تحتاج إلى الوقوف ، لأن ذلك يحقق لك الأمان فى الوقوف، وينبه السائقين خلفك.

١٣- أترك مسافة بطول سيارة واحدة بينك وبين السيارة التى أمامك لكل خمسة عشر كيلومتراً من السرعة ، وتزداد المسافة كلما زادت السرعة.

١٤- اعرِف أنظمة المرور وتعليماته وثَقِّئْ بها .

١٥- تَذَكَّرْ أنك تحمل معك رخصة القيادة ، وأن تضع رخصة السير فى السيارة دائماً .

ملاحظات هامة :

- ١- لا تدخل في سباق مع السيارات المختلفة.
- ٢- أترك مسافة بينك وبين السيارة التي أمامك.
- ٣- احفظ الزجاج الأمامي نظيفاً دائماً وتأكد من سلامة عمل مساحات المطر.
- ٤- ادرس اشارات وعلامات الطرق كي تساعدك في الأمان.
- ٥- ساعد الأطفال وكبار السن والنساء على اجتياز الطريق.
- ٦- الخسائر البشرية نتيجة الحوادث لا تعوض.
- ٧- لا تعرض المشاة لخطر سيارتك.
- ٨- حياتك غالية على أهلك ووطنك فحافظ عليها.
- ٩- ساعد على منع الحوادث.
- ١٠- لا تتجاوز السيارات التي أمامك من اليمين.
- ١١- أولوية المرور للشارع الرئيسي.
- ١٢- ركز انتباهك على القيادة وظروف الطريق.
- ١٣- آلة تنبيه السيارة للتنبيه وليست للإزعاج.
- ١٤- الأنوار المبهرة سبب في وقوع الكثير من الحوادث.
- ١٥- إذا شعرت بالنعاس أوقف سيارتك واسترح.
- ١٦- اجذر التجاوز عند تقاطع الطريق.
- ١٧- تذكر دائماً ان أسرتك بانتظارك.
- ١٨- لا تشغل بالتفكير أو الحديث وأنت تقود السيارة .
- ١٩- السرعة وراء أكثر حوادث السيارات.
- ٢٠- تذكر أن السيارة للنقل لا للقتل.

- ٢١- اجترامك لإشارات المرور دليل وعيك.
- ٢٢- لا تزعج الآخرين ما دمت لا تريد أن يزعجوك.
- ٢٣- لا تسرع فالخطر أسرع.
- ٢٤- القيادة فن وذوق وأخلاق.

نصائح عامة

أخى قائد السيارة:

إن نظام المرور فى كل بلد متحضر هو المرآة التى تُظهر مدى تقدم هذا البلد. لذلك تساهم مدارس تعليم قيادة السيارات بنشر الوعى المرورى وتعريف أصول القيادة السليمة بين المواطنين.

أخى قائد السيارة:

إن القيادة داخل المدينة وفى الطريق المزدحم بالمشاة تحتاج إلى عناية أكبر لذلك يجب مراعاة الآتى :

- ١- لا تستعمل الكشافات العالية ليلاً.
- ٢- أفسح الطريق للغير، ولا حظ إشارات المرور.
- ٣- أعطِ الإشارة الصحيحة عند الرغبة فى تخطى سيارة.
- ٤- أعطِ الإشارة الدالة على أنك ستتحرف إلى أحد الشوارع الجانبية، أو تغيير الحارة.
- ٥- لا تُوقف سيارتك عند تقاطع الطرق.
- ٦- لا تترك السيارة أمام ممرات دخول وخروج السيارات، أو عند المرافق العامة.
- ٧- عند الإقتراب من تقاطع الطرق هدى السرعة.
- ٨- المرآة هى العين الثالثة للسيارة.

٩- يجب مراعاة ترك المسافة المناسبة بينك وبين السيارة التي أمامك (كل ١٠ كم- سرعة - ٤ أمتار مسافة).

١٠- إلزم الجانب الأيمن للطريق.

أخى قائد السيارة "تذكر":

١- إن رجل المرور دائماً فى خدمتك فاتبع تعليماته.

٢- انتبه إلى إشارات قائدى السيارات التى أمامك.

٣- لاقتات المرور هى نستور حياتك فاعمل بها، واعرف مدلولها تحمى وتسلم.

أخى قائد السيارة "إحذر":

١- أن تقود سيارتك وأنت مُجهّد أو مريض.

٢- أن تترك سيارتك وبها مفاتيح إدارتها، أو تترك أبوابها مفتوحة عند وقوفها.

أخى قائد السيارة:

فى حالة نشوب حريق فى المحرك:

١- أطفئ المحرك، وأخل السيارة من الركاب، واستعمل طفاية الحريق، واستدع سيارة الإطفاء، حيث إنه قد تصعب السيطرة على السيارة المحترقة.

٢- ارفع غطاء السيارة بعناية، وأخم يديك ووجهك من اللهب المفاجئ المتطاير.

٣- ابتعد قليلاً وسلط دفعات طفاية الحريق إلى قاعدة اللهب، وذلك على دفعات متقطعة (لا تحاول أن توقف استعمال الطفاية فى حالة عودة الحريق).

أخى قائد السيارة:

- عند وقوع حادث معك يجب إتباع الآتى :

- ١- لا تضطرب واحفظ أعصابك.
- ٢- اعمل على نقل المصاب فوراً عن طريق الإسعاف.
- ٣- استدع الشرطة للتحقيق فى الحادث.
- ٤- إذا تصادمت مع سيارة أخرى ولم يقف سائقها فخذ رقمها وبلغ فوراً أقرب مركز شرطة.
- ٥- صورت موضع سيارتك مع رسم مخطط الحادث بدقة إذا أمكن.
- ٦- اهتم بالشهود، وسجل أسماءهم وعناوينهم وأرقام السيارات التى شهدت الحادث.
- ٧- احتفظ بحقية الإسعافات الأولية داخل سيارتك.
- ٨- إذا ما تعطلت سيارتك سارع بدفعها يمين الطريق حرصاً على حياتك .
- ٩- عند مشاهدتك لمصاب بالطريق بادر بنقله إلى أقرب مستشفى.
- ١٠ - $\frac{3}{4}$ ثانية بين مشاهدتك للخطر واستخدامك للفرامل تقطع فيها السيارة مسافات تزيد وفقاً لسرعتك.
- ١١ - استخدم حزام الأمان عند السفر بالطريق السريع، وتأكد من غلق الأبواب.
- ١٢ - اجذر خطأ الغير، خاصة المشاة عند عبورهم الطريق.
- ١٣ - أفسح الطريق لسيارة الطوارئ (إسعاف - مطافئ - نجدة).
- ١٤ - استخدم الأنوار مع حلول الظلام، فهى تنير الطريق أمامك مسافة ٣٠ متراً، وتعتبر أضواء السيارة امتداداً لسيارتك، خاصة عند تخطى التقاطعات.
- ١٥ - أولوية الطريق دائماً تكون للسيارات المتجهة (طوالى)، ويكون على السيارات القادمة بالمواجهة ترك الإنحراف من حارة إلى أخرى، يميناً أو يساراً.

١٦- ممنوع تمامًا تجاوز السيارات من جهة اليمين بالطريق السريع، ومسموح به داخل المدينة، بشرط الحذر وتنبيه الآخرين.

١٧- يحذر استخدام الأضواء العالية المبهرة أو الزنبقية داخل المدينة.

١٨- أولوية المرور بالميايين للسيارات التي تسير حول مدار الدائرة وفي طريقها للخروج من الميدان .

١٩- ابتسامتك يحتاج إليها رجل المرور.

أخى قائد السيارة :

تذكر أن الصيانة الدورية و الأعطال المفاجئة لا يتم اصلاحها إلا بمعرفة مراكز الصيانة المعتمدة حيث أن ذلك لا يتوفر عند من يدعون المعرفة فى علوم ميكانيكا السيارات الحديثة بدون اجهزة القياس المعتمدة وإن اللجوء إلى مثل هؤلاء فيه إستهانة بحياتك وممتلكاتك و حياة و ممتلكات الآخرين من مستخدمى الطريق .

أخى قائد السيارة :

تذكر أن قطع الغيار الأصلية رغم إرتفاع ثمنها إلا إنها دائما هى الأرخص بالنسبة للأداء و الأمان .

أخى قائد السيارة:

-عند وقوع حادث أمامك:

١- اطلب سيارة الإسعاف، وأبلغ الشرطة فوراً.

٢- لا تغطِ المصاب المغمى عليه أى نوع من الطعام أو الشراب.

٣- انقل المصاب بهدوء إلى أقرب مكان يرتاح فيه، ووضعه في وضع يكون مستوى الرأس فيه منخفضًا عن الطرفين السفليين.

٤- حاول إيقاف النزيف بأسرع وقت ممكن، وبأية وسيلة ممكنة، وإذا وضعت رباطًا ضاغطًا فاكتب على ورقة-أو جلد المصاب- ساعة وضعها.

٥- إذا اشتبهت في وجود كسر في العمود الفقري فلا تنقل المصاب من مكانه، لأن ذلك يؤدي إلى إلحاق الضرر بالمصاب (النخاع الشوكي) مما ينتج عنه شلل.

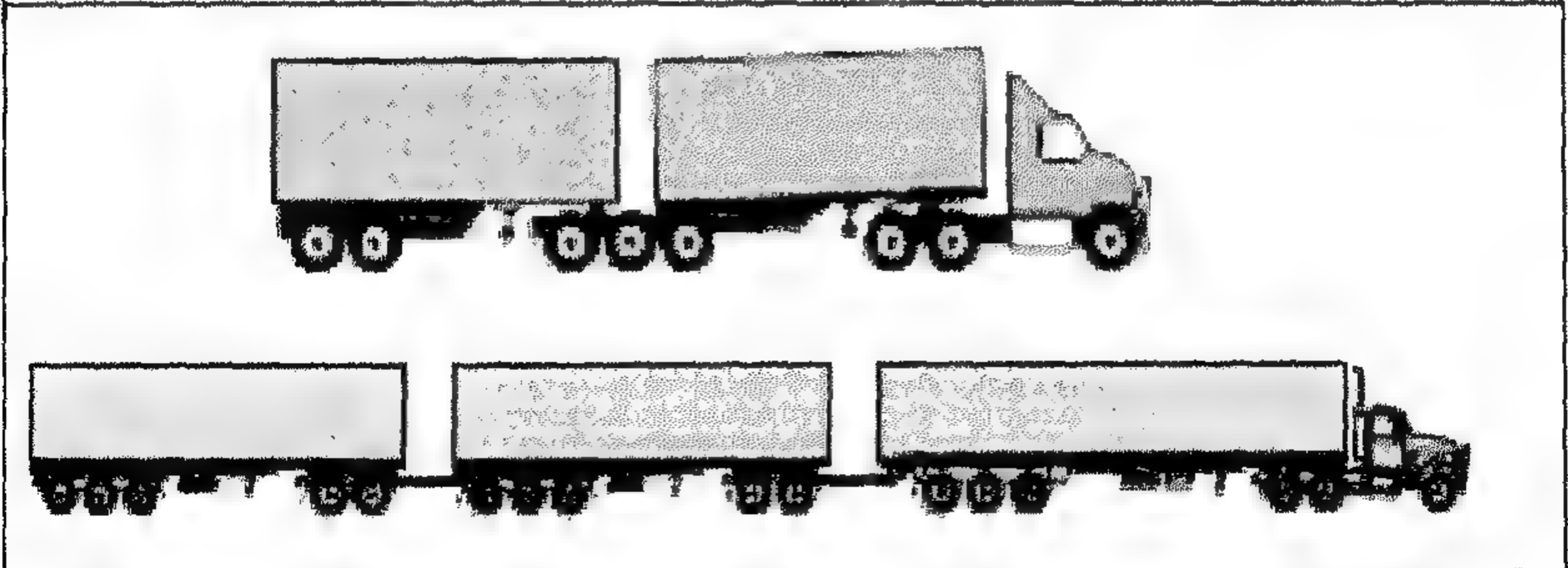
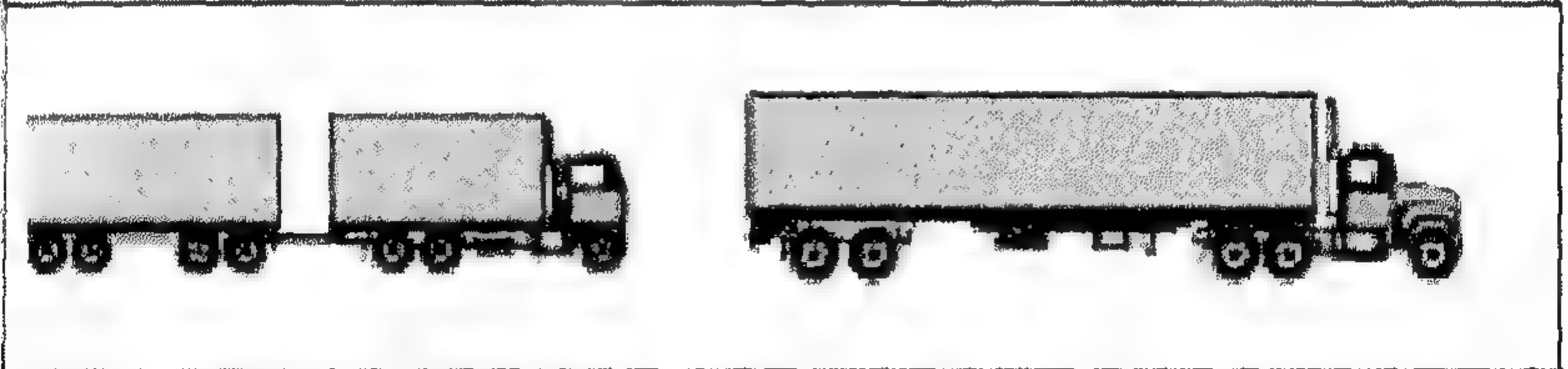
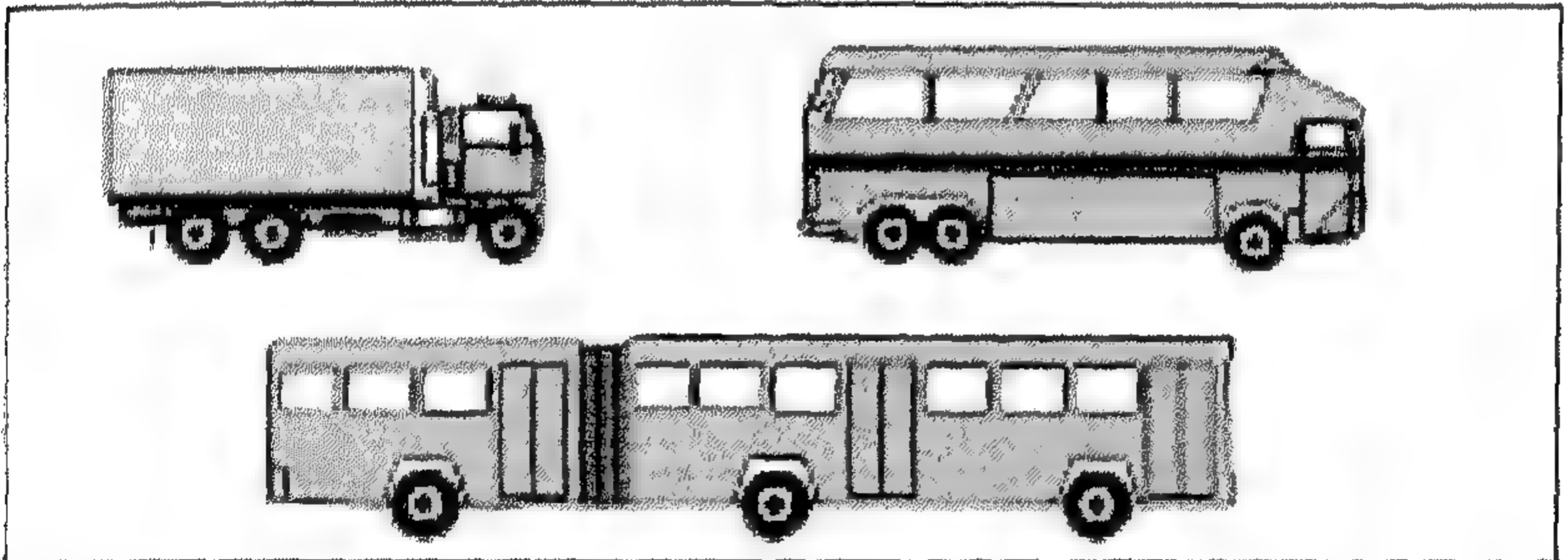
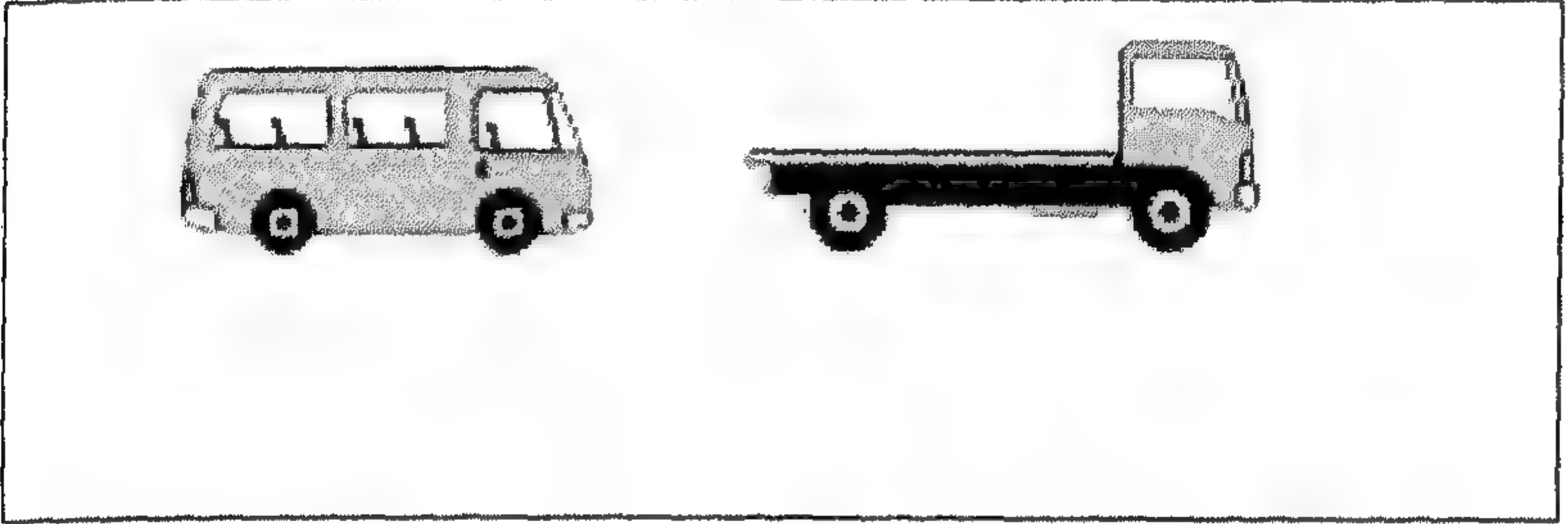
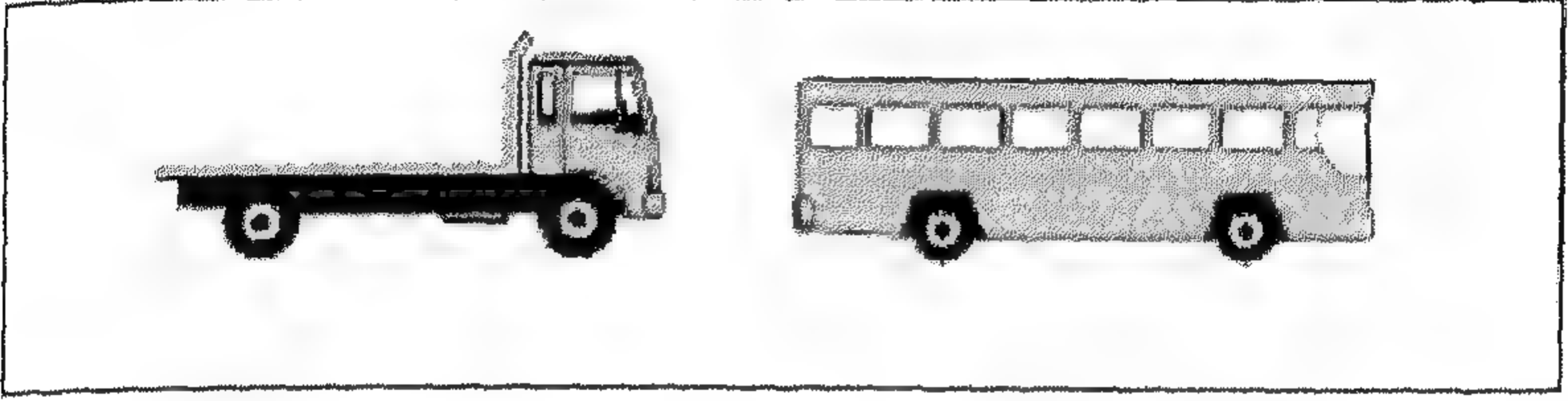
أخى قائد السيارة:

في حالة ن شوب حريق في تانك يحمل مواد مشتعلة أمامك يجب إبلاغ الشرطة برقم المادة المشتعلة الموجود على التانك.

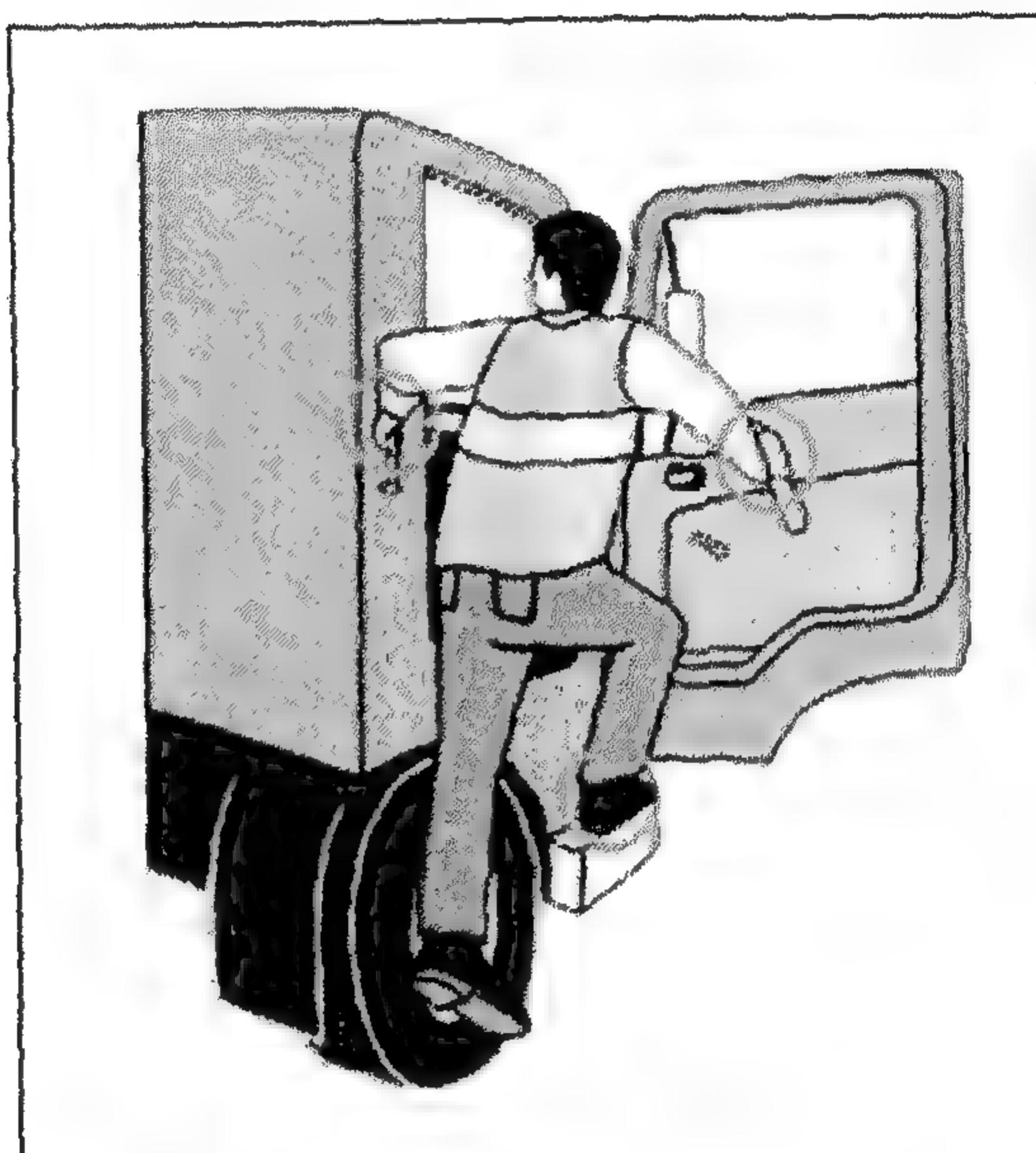
الفصل الرابع



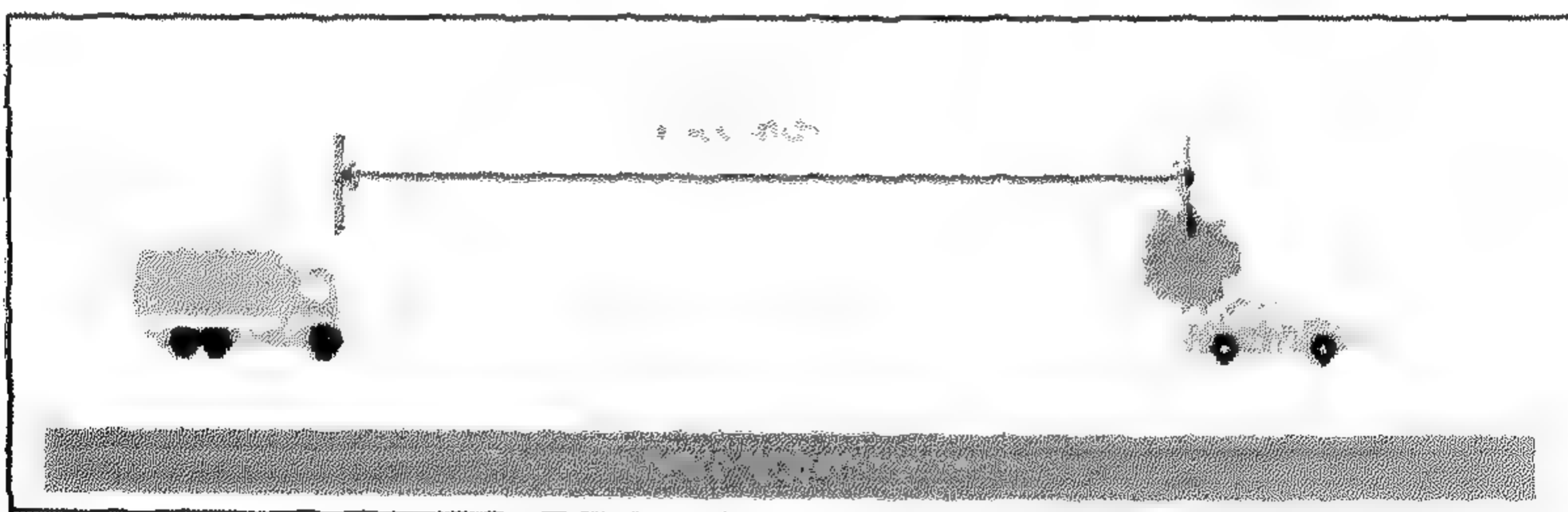
بعض اشكال ونماذج السيارات والشاحنات

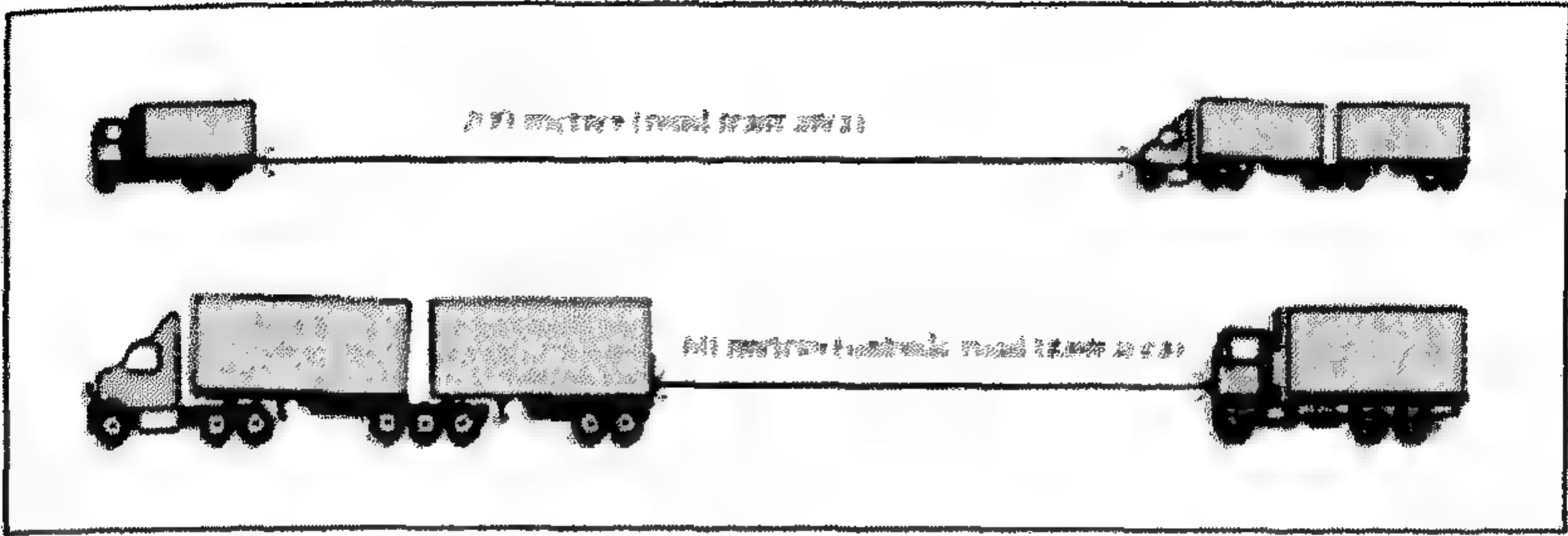


وضع الركوب السليم من الجانب الايمن وعكسه تماما من الجانب
الايسر .

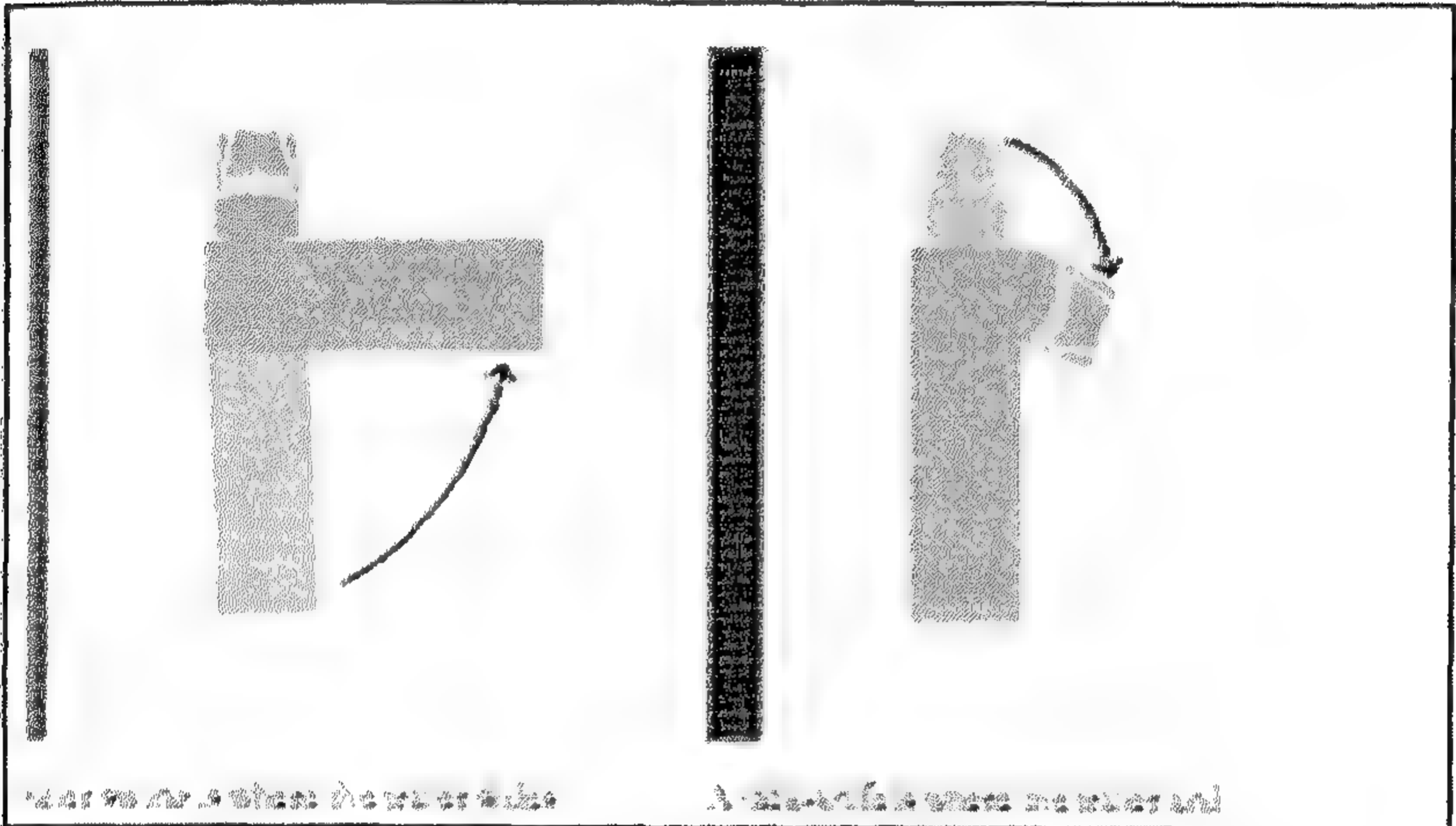


المسافات الزمنية والارضية بين السيارات اثناء السير





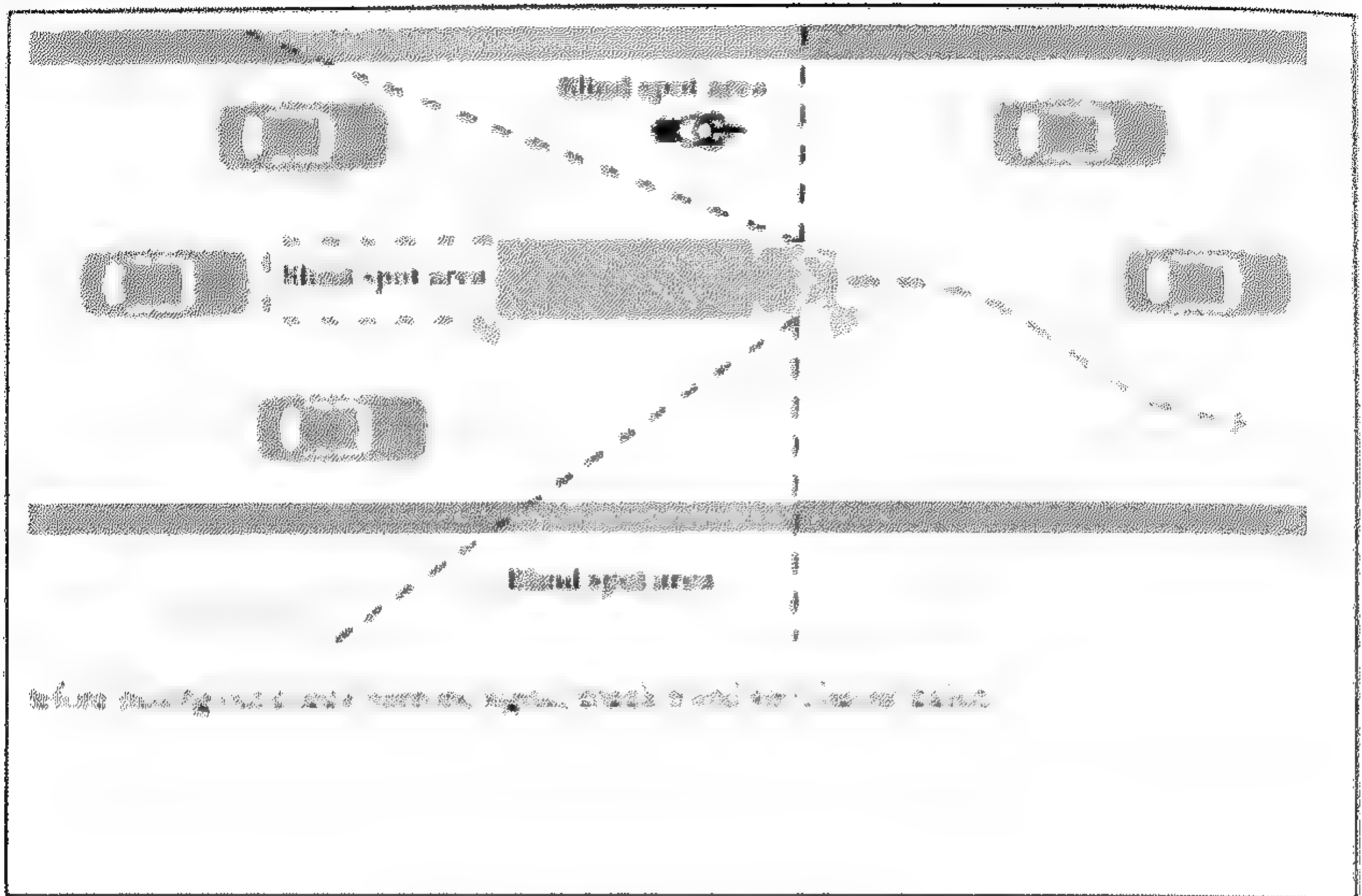
كيفية المناورة السليمة بالتريلا



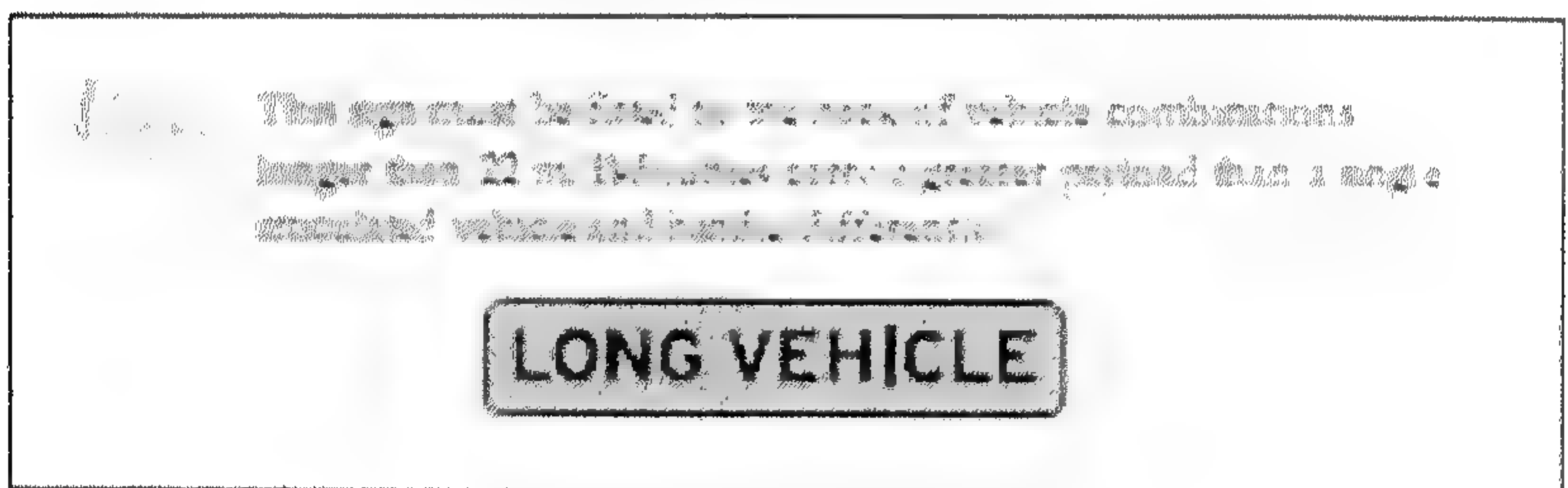
A vehicle of 7.3 metres or longer may display the words **DO NOT OVERTAKE TURNING VEHICLE** on one of the rear marking plates.

If your vehicle (or vehicle and trailer) is under 7.3 metres long you must not display the sign on the back and you must not use the lines marked on the back as a parking area.

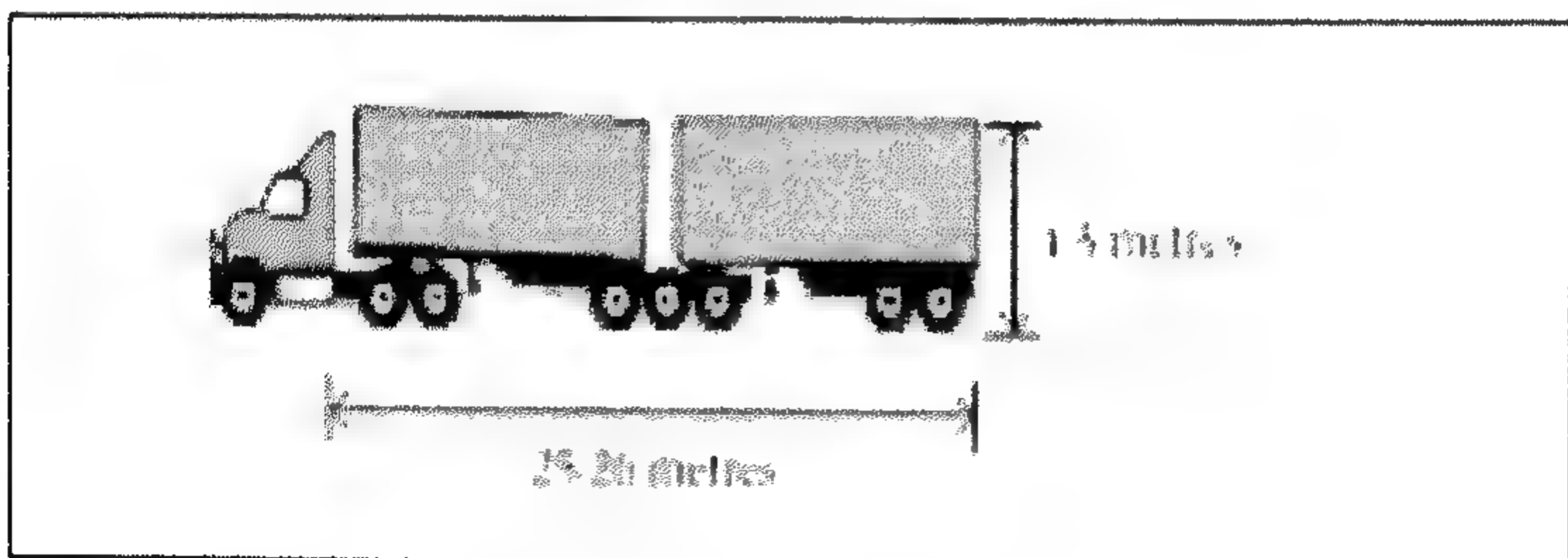
DO NOT OVERTAKE TURNING VEHICLE



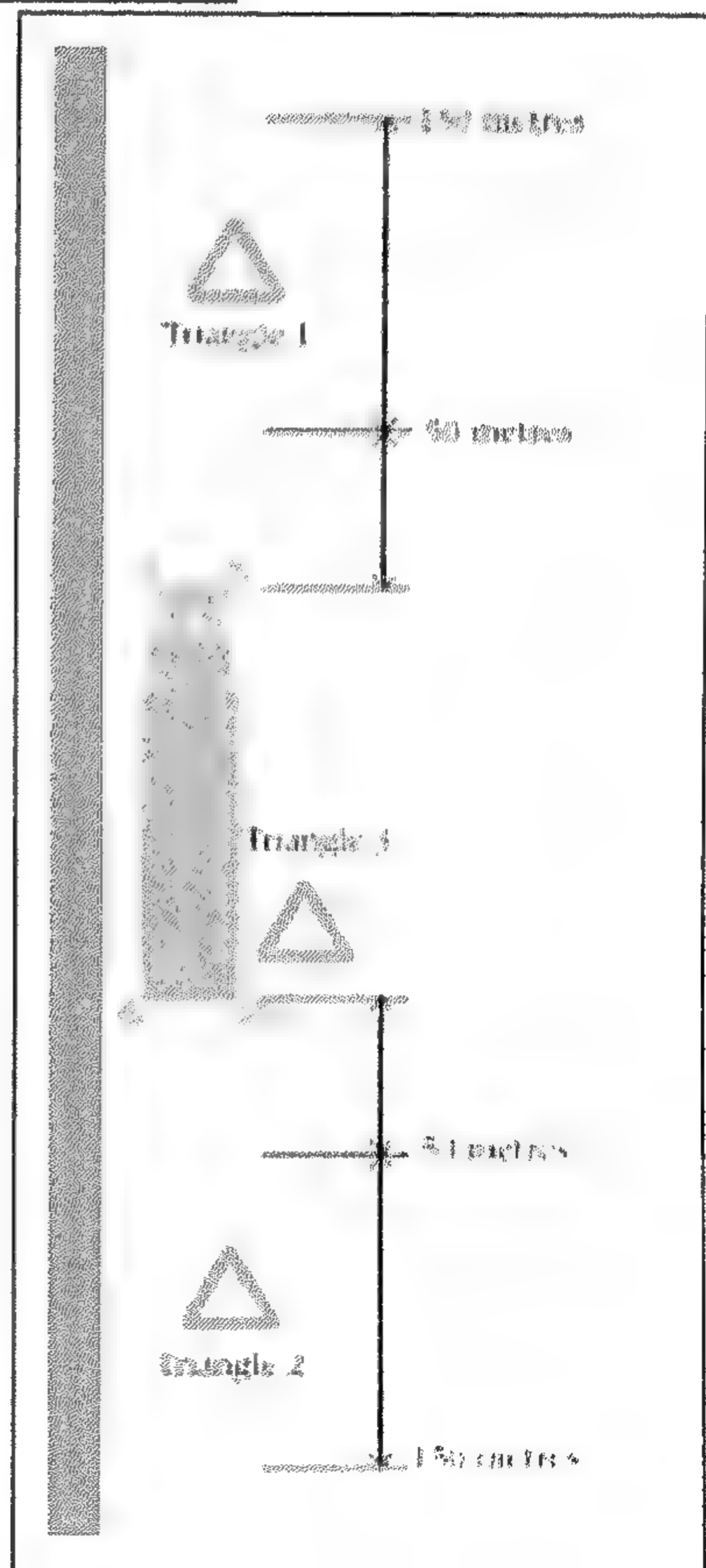
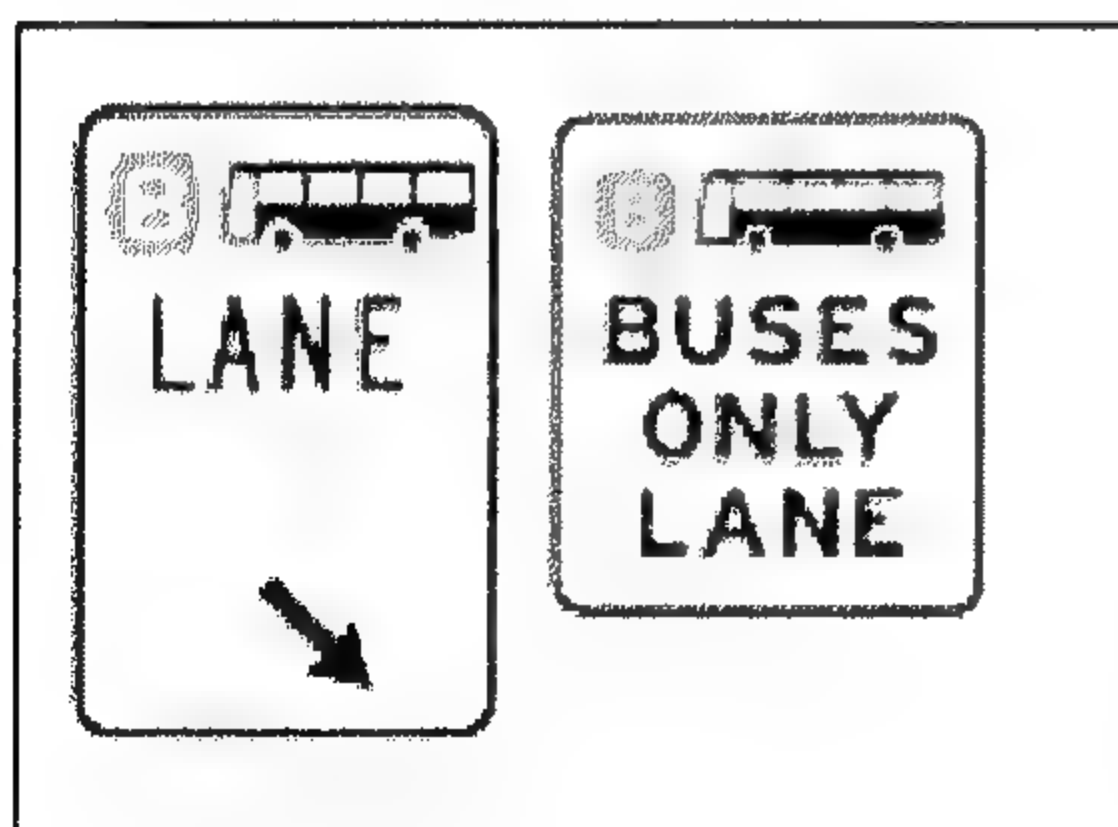
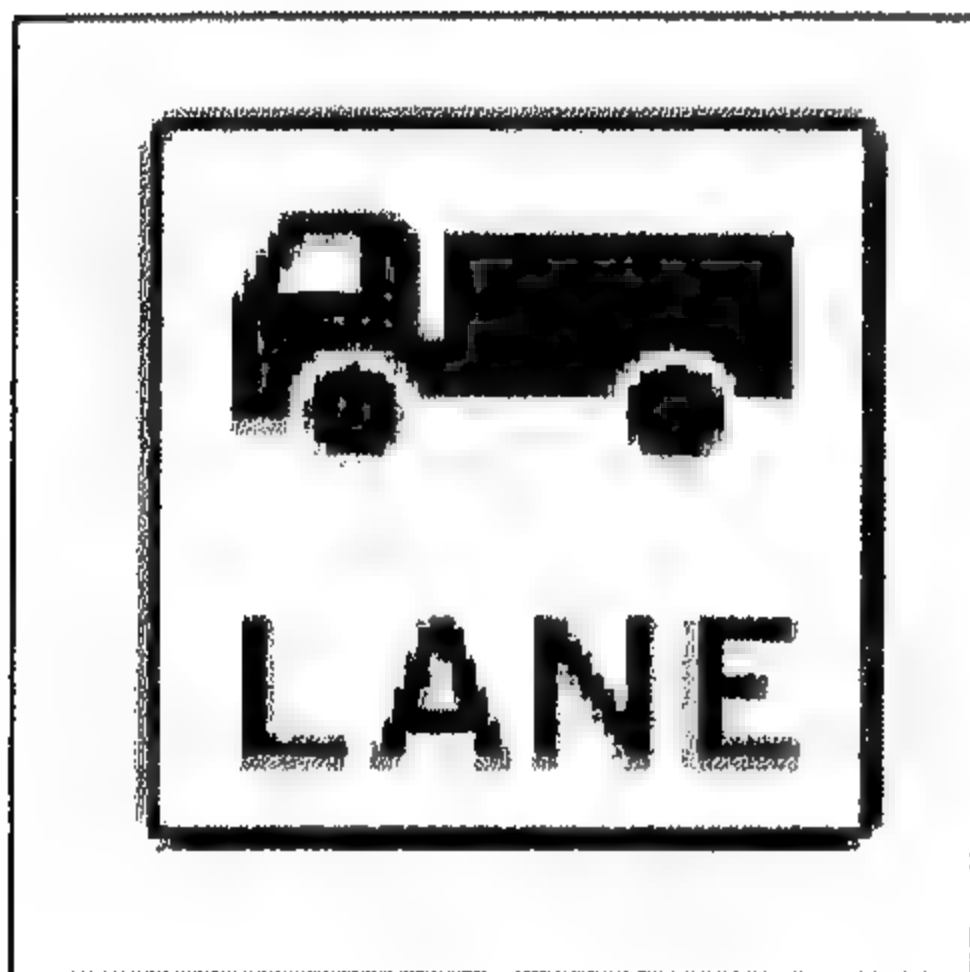
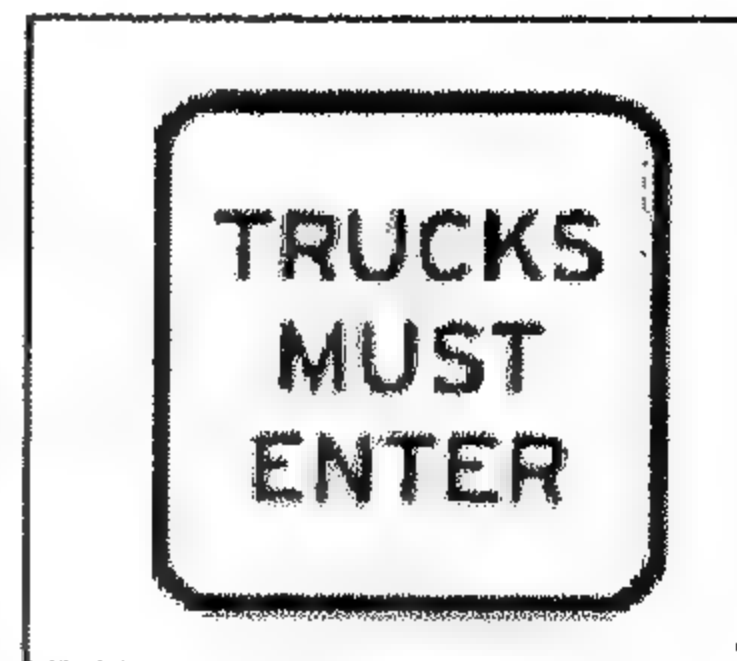
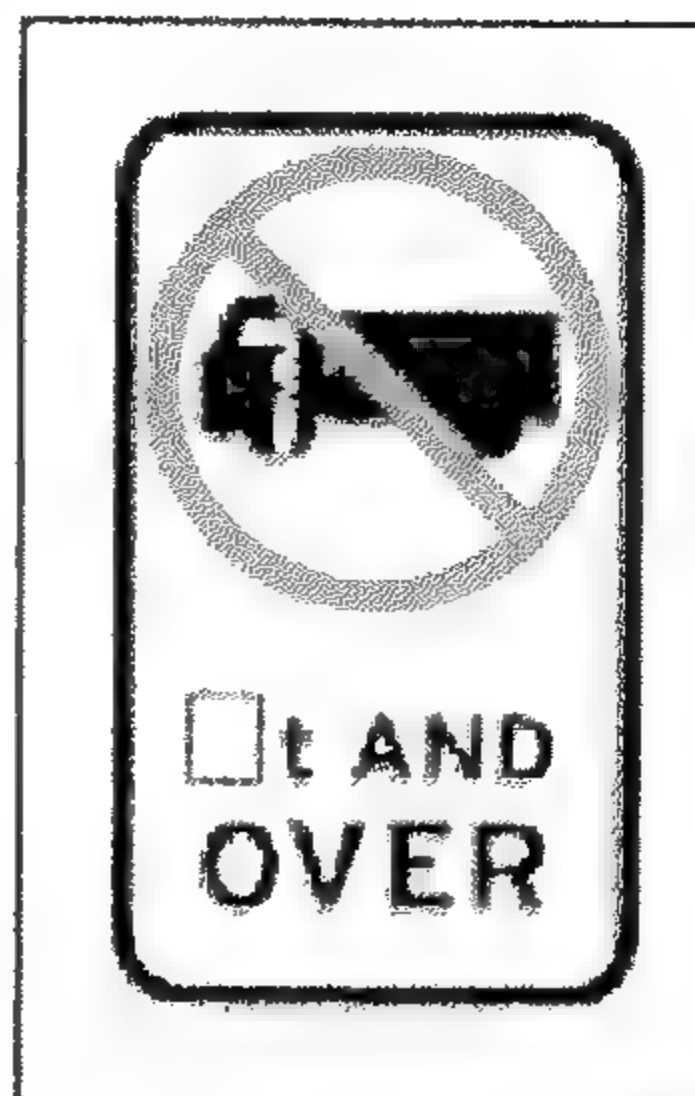
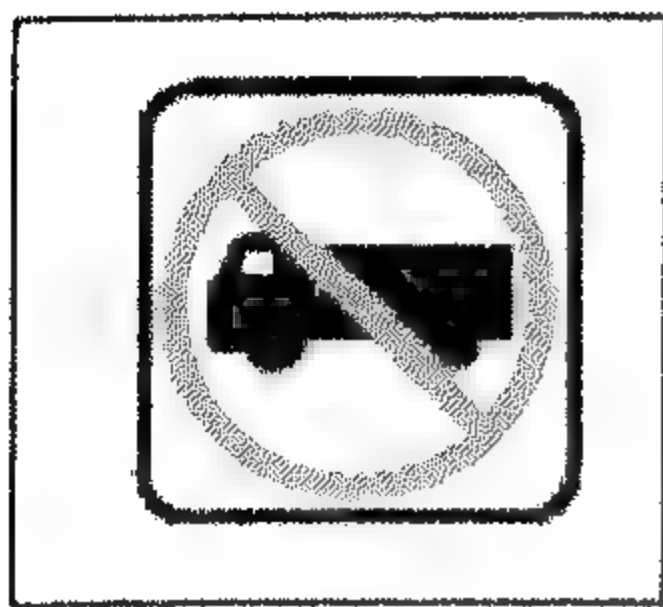
علامة القرش الطويل للتريلا

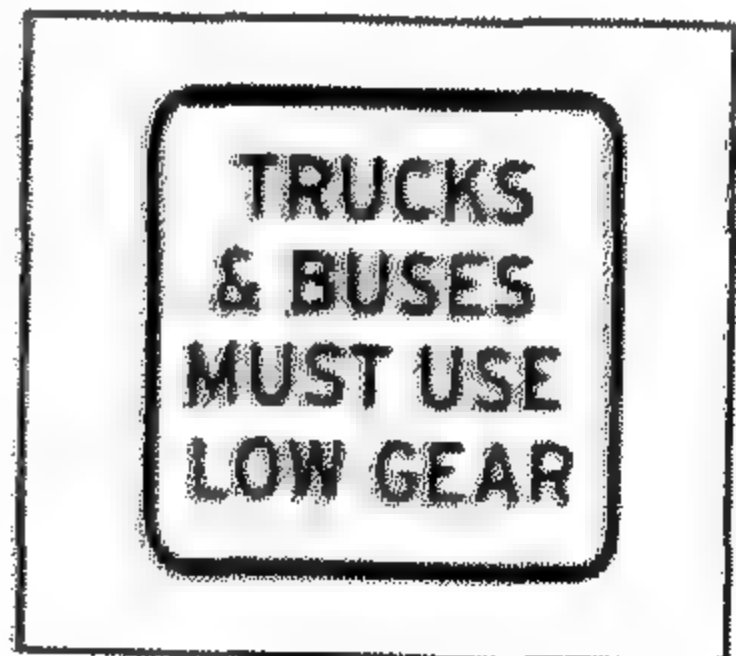
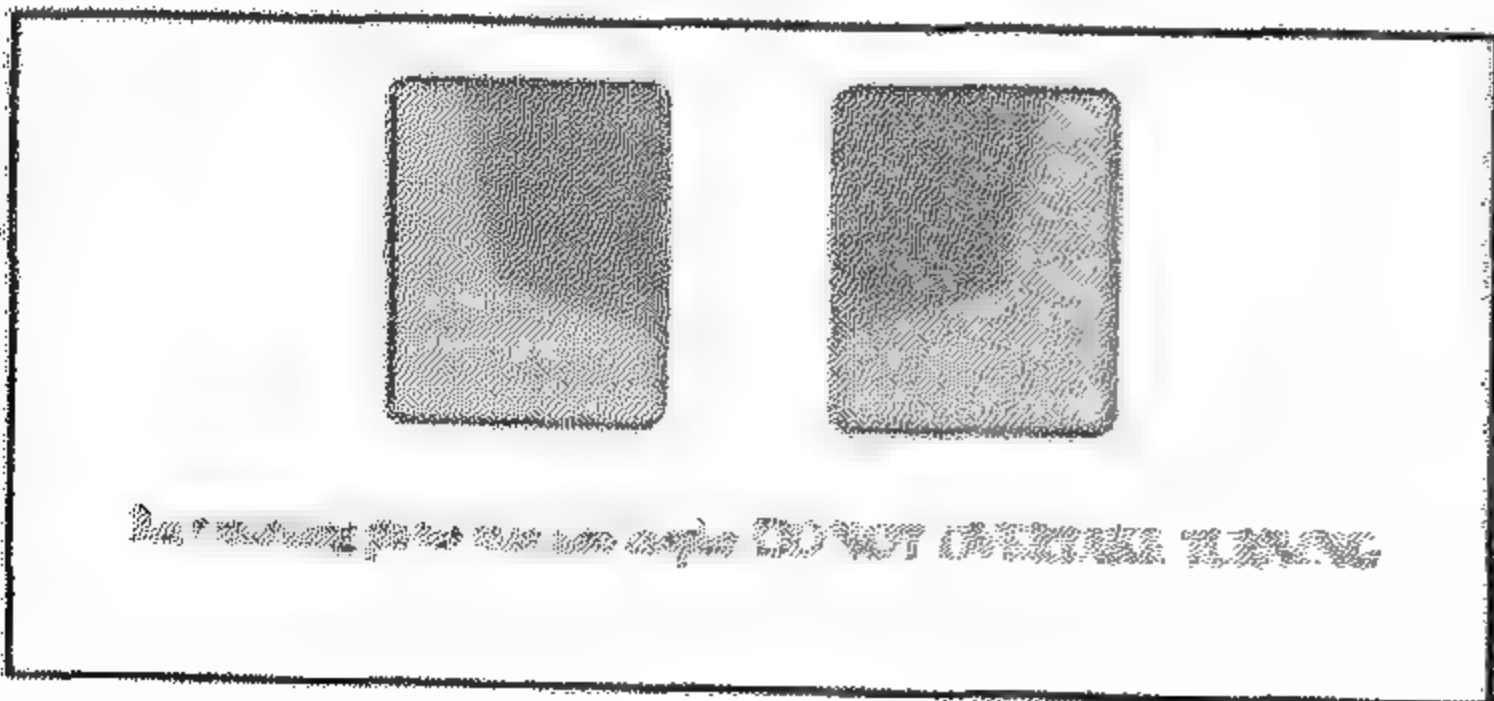
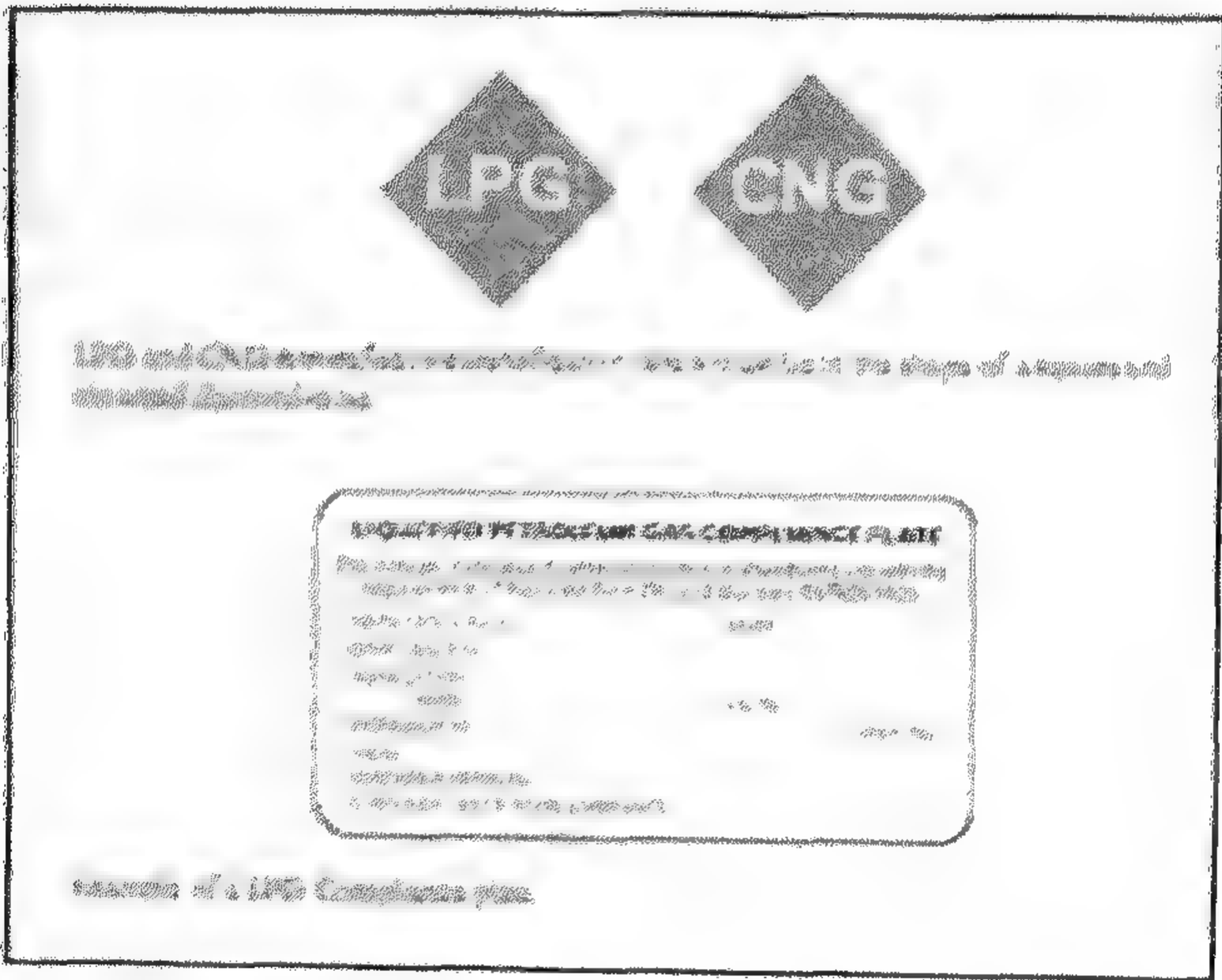
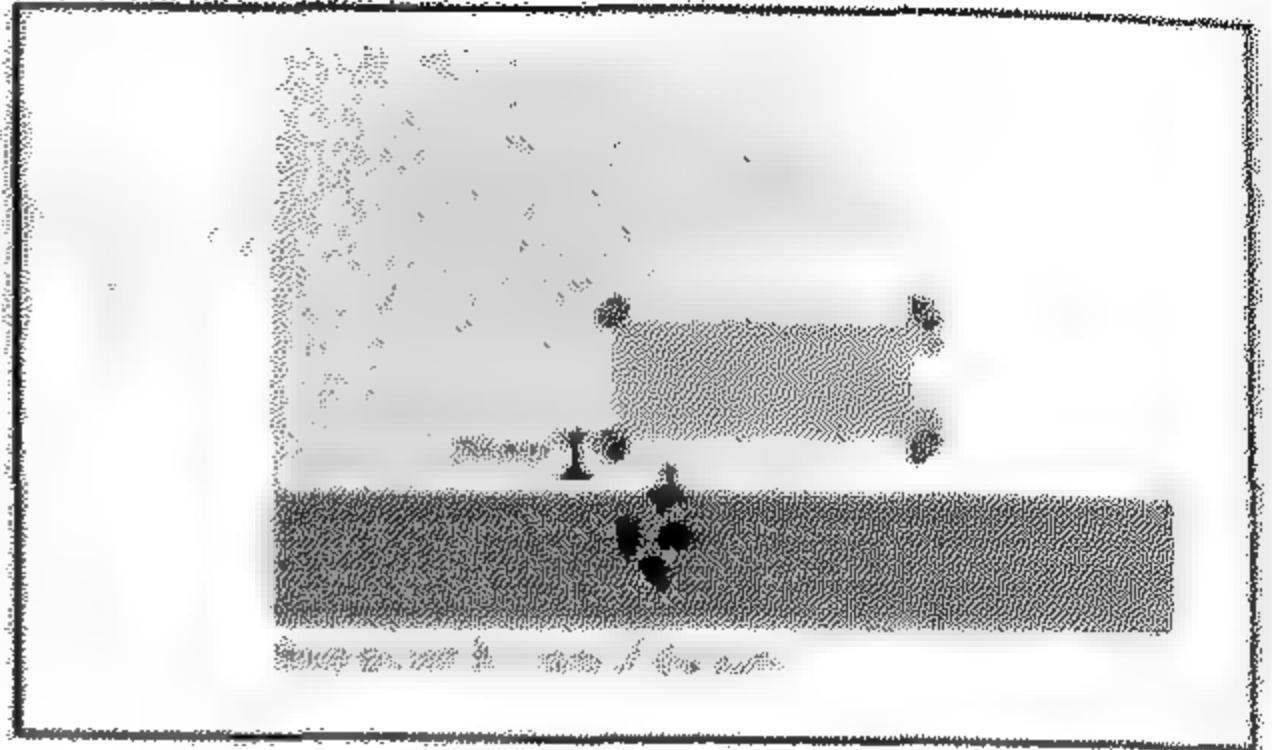


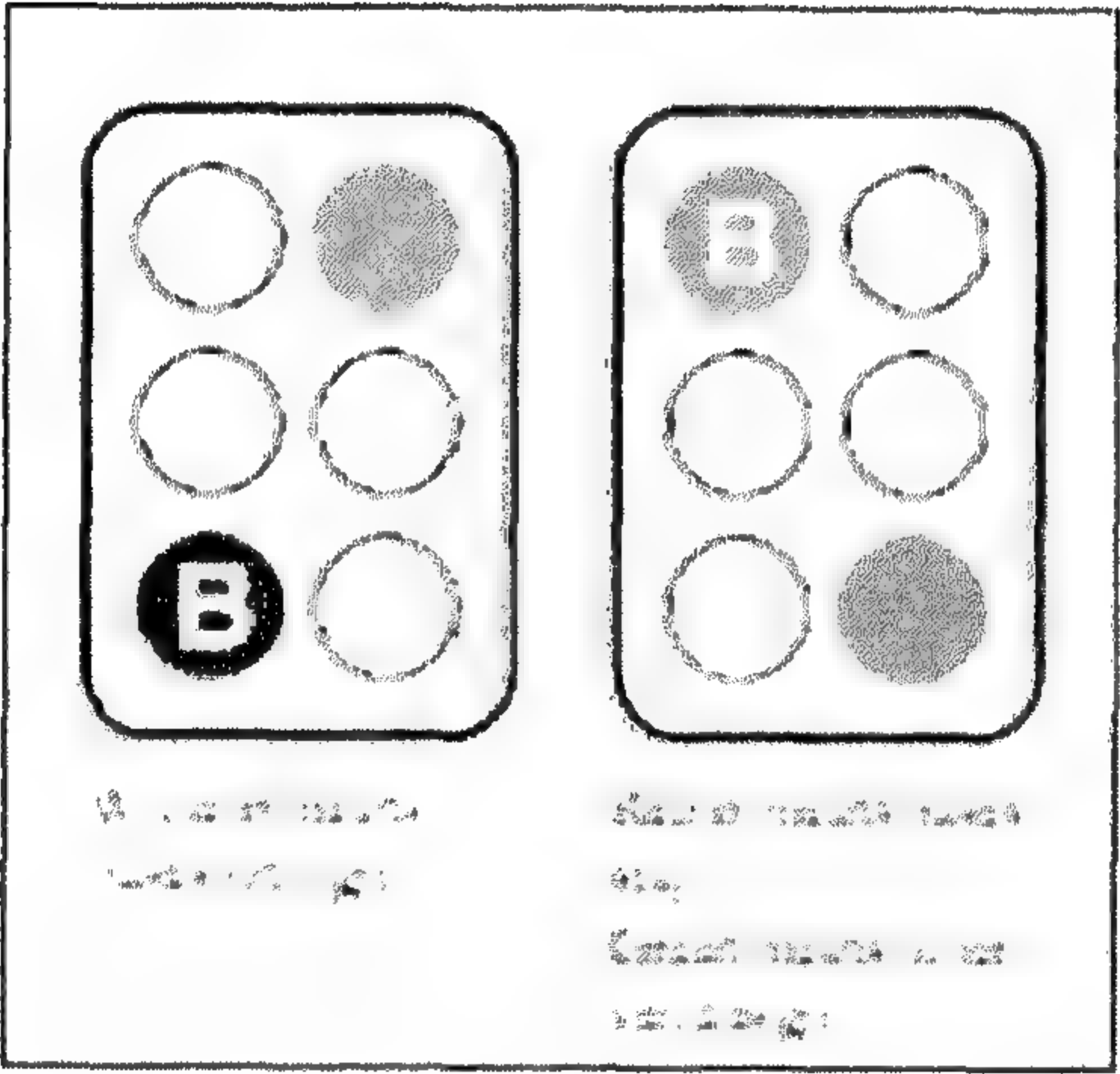
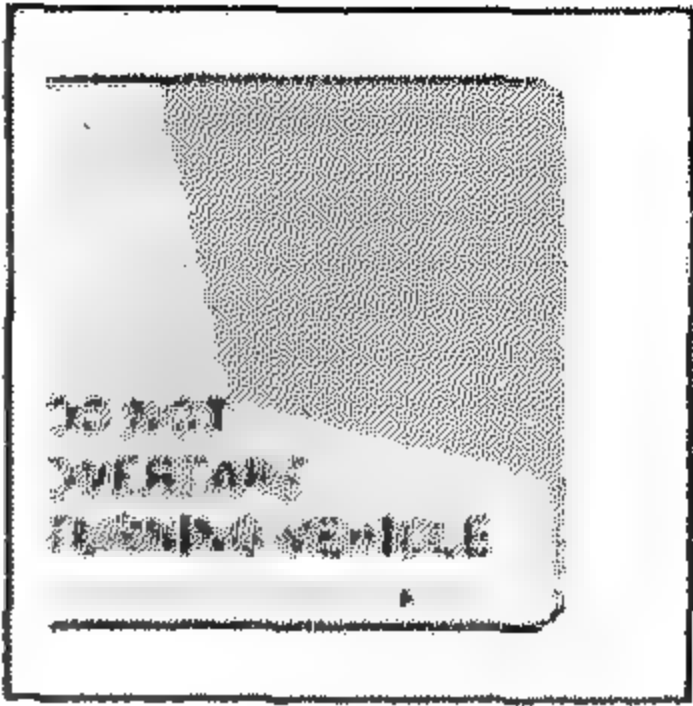
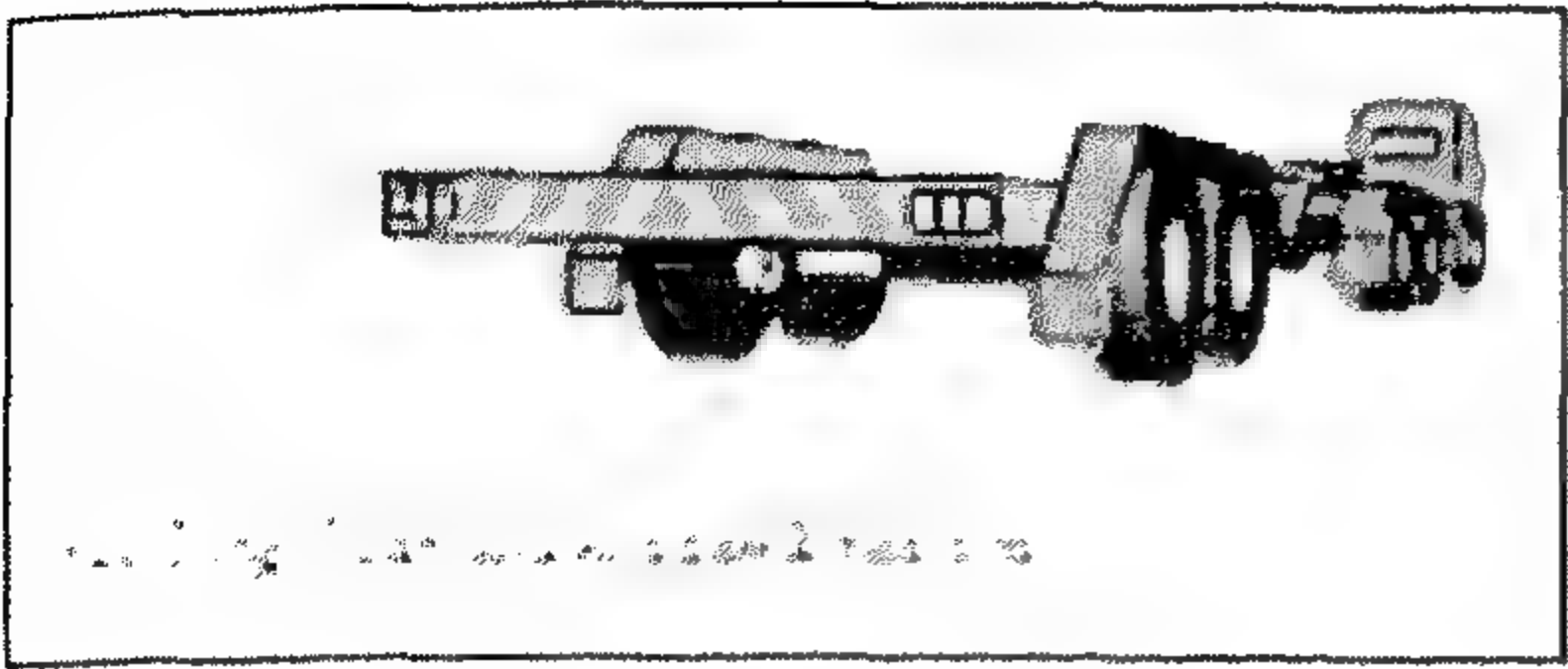
كيفية قياس الارتفاع والطول



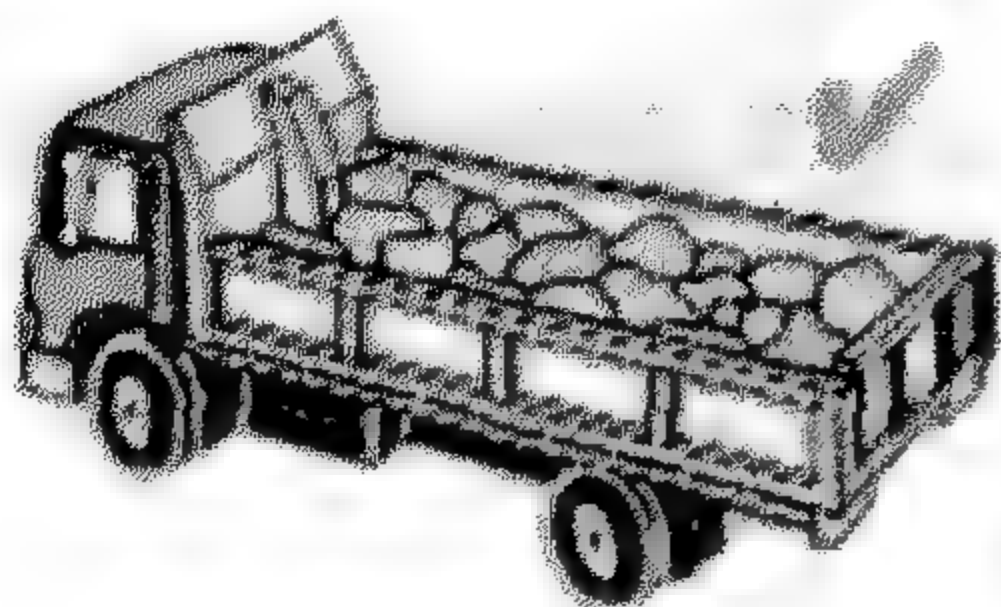
علامات خاصة بالسيارات النقل



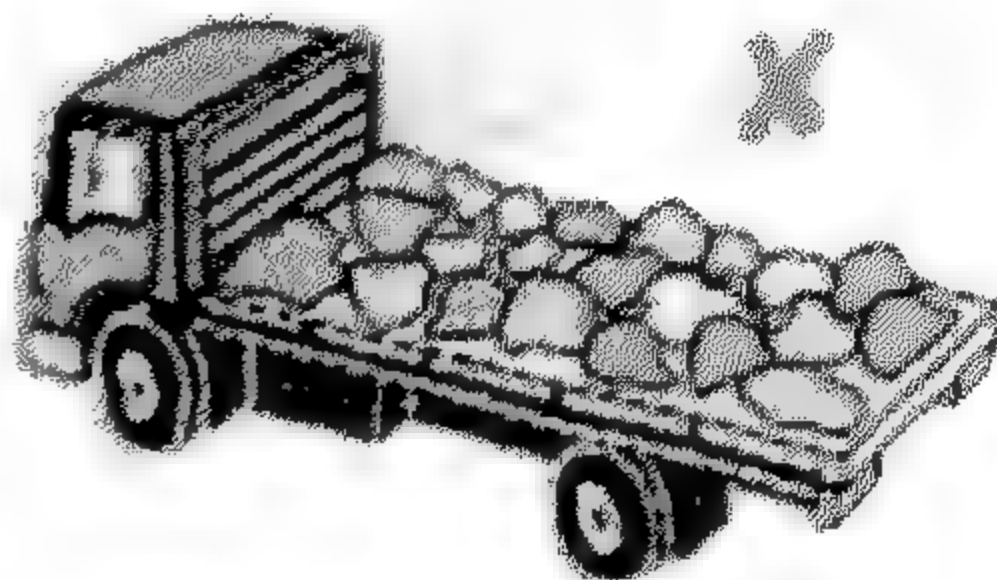




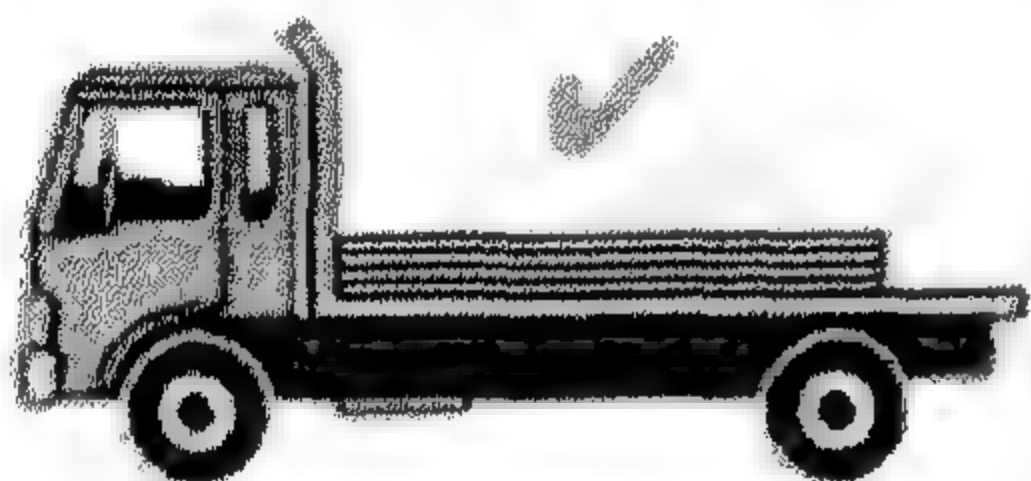
بعض اشكال التحميل الخاطئة والشكل الصحيح لها



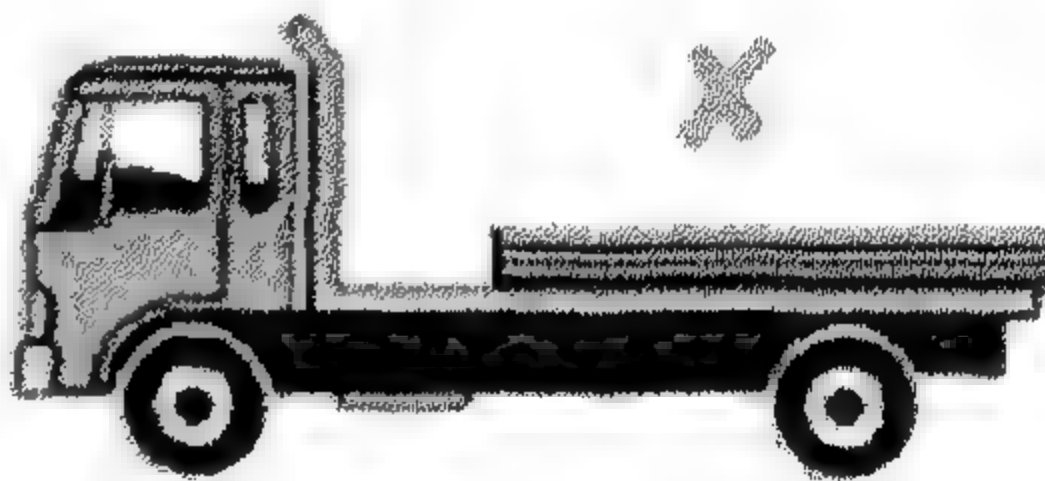
The load is properly secured and the weight is evenly distributed.



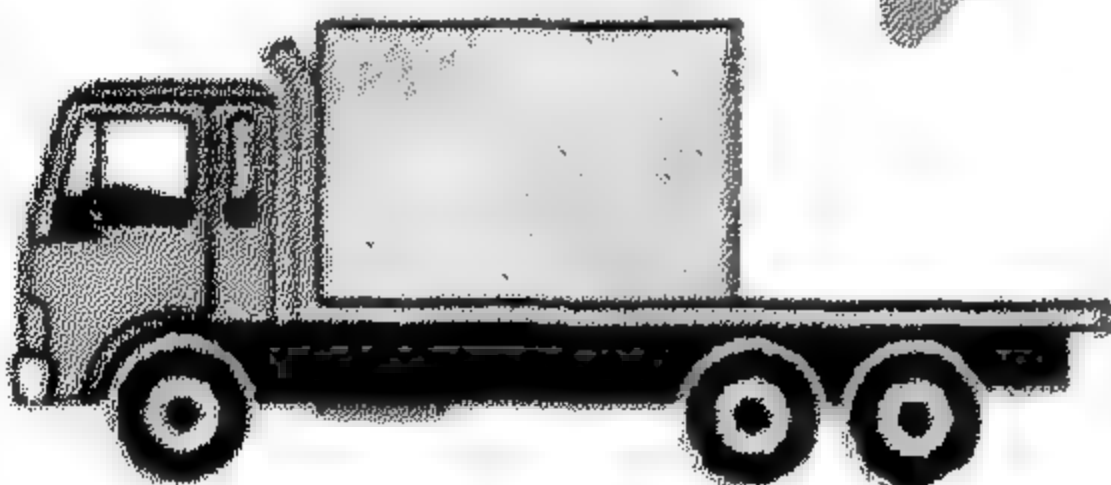
The load is not properly secured and the weight is not evenly distributed.



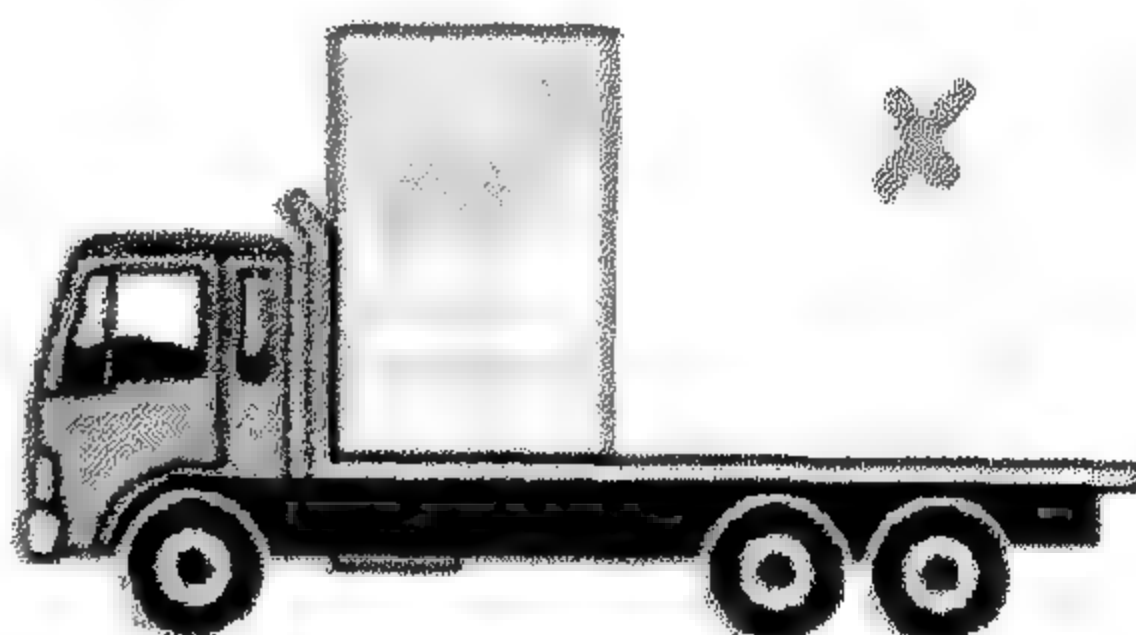
The load weight is well measured and evenly distributed.



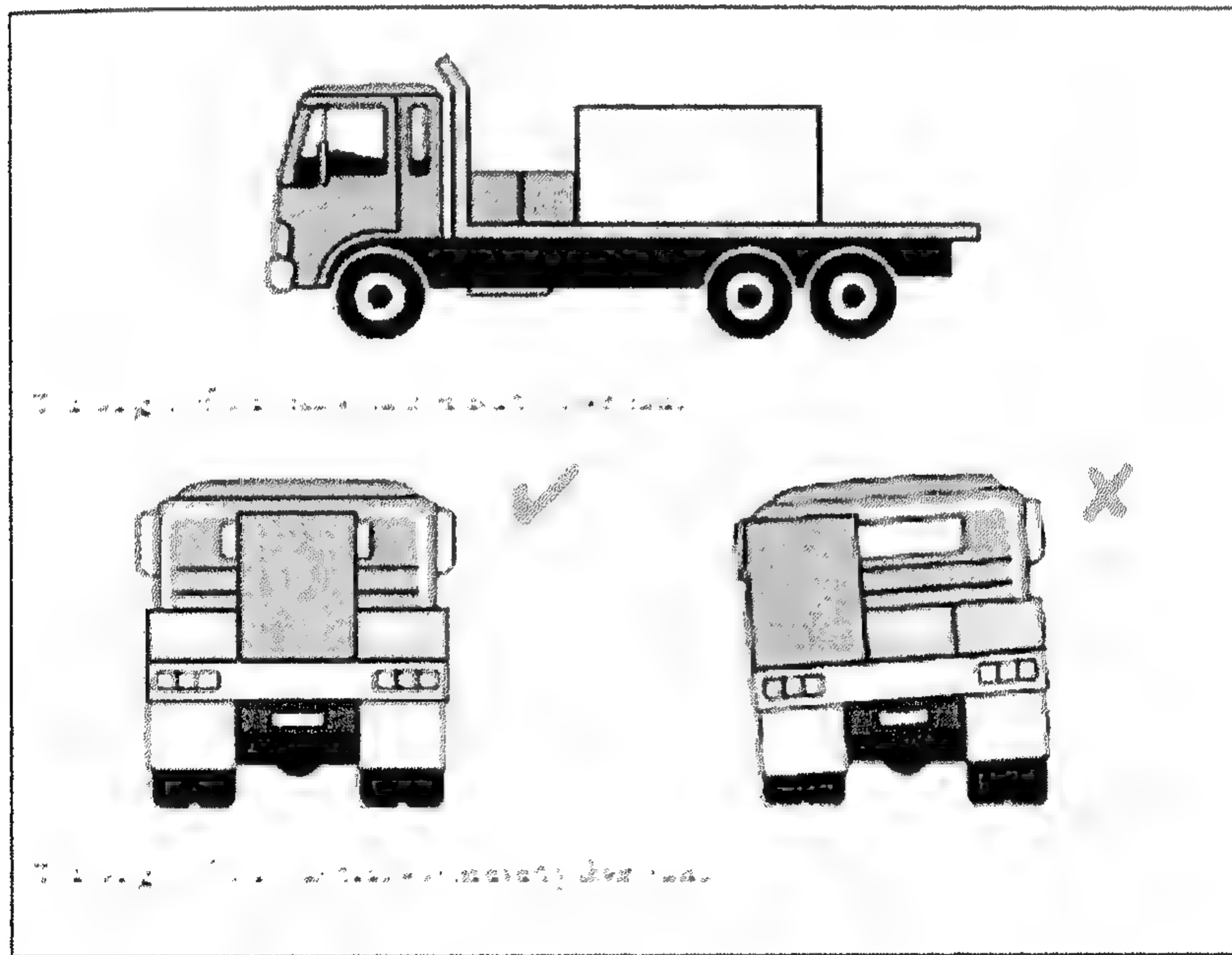
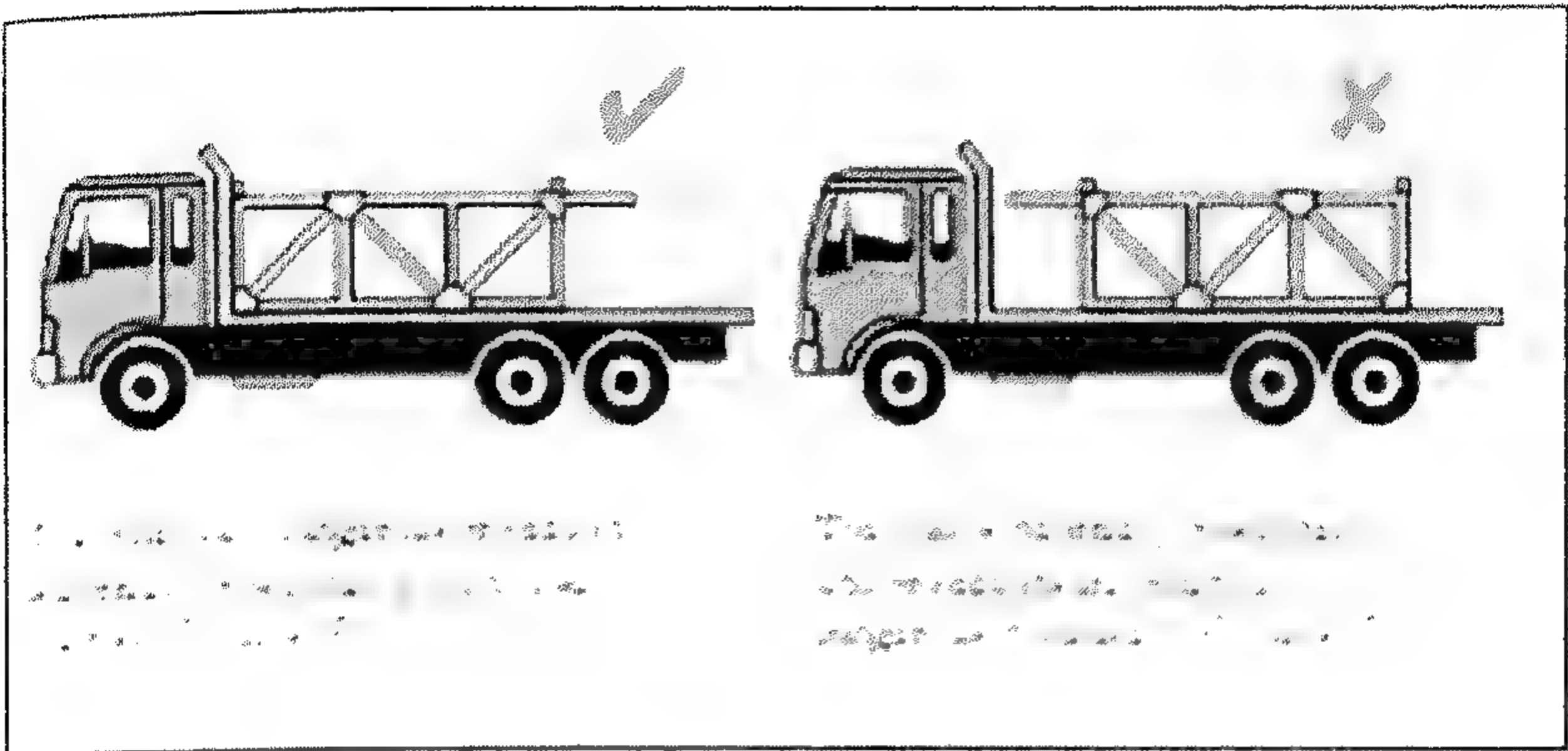
The load is not properly secured and the weight is not evenly distributed.

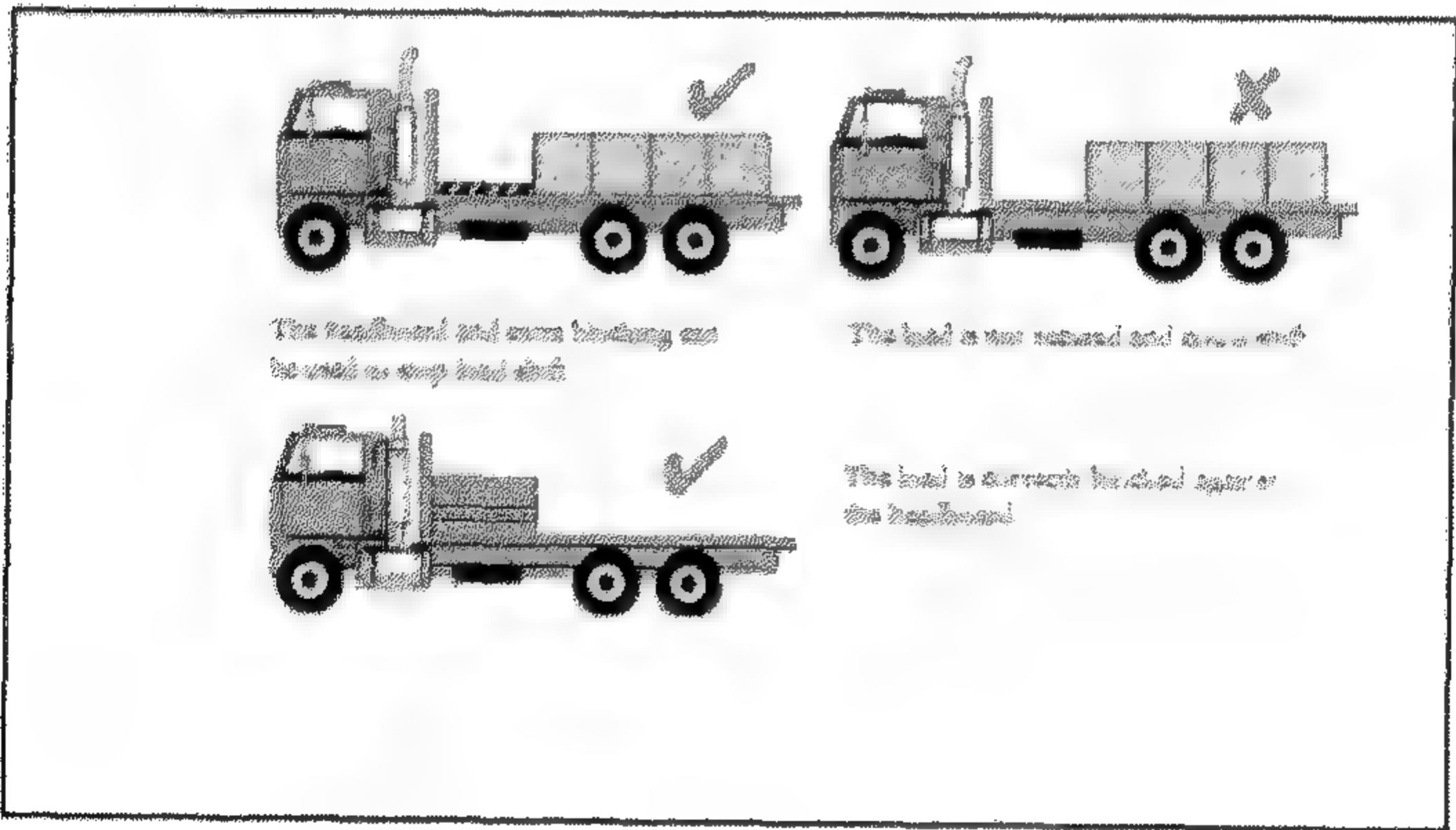
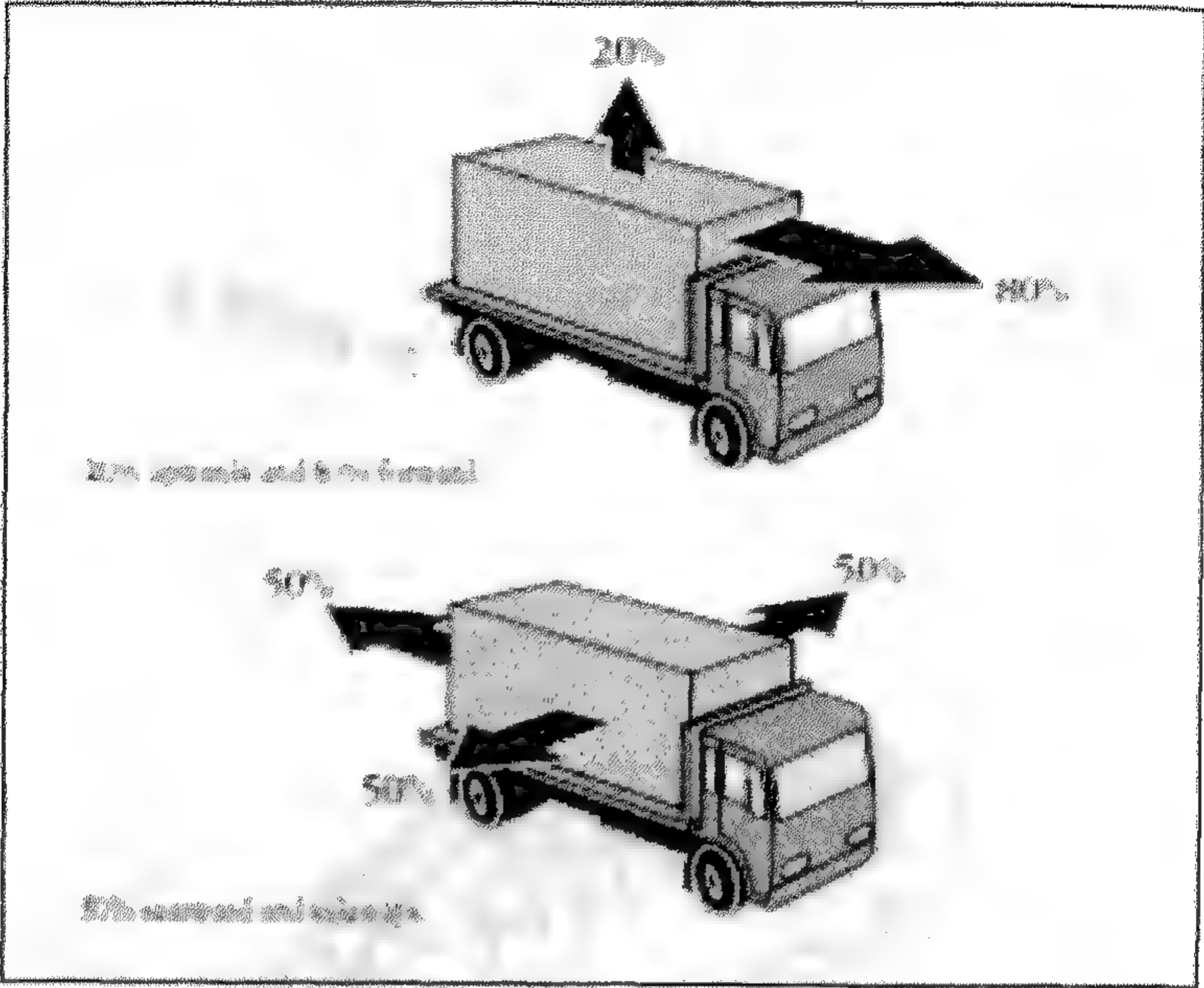


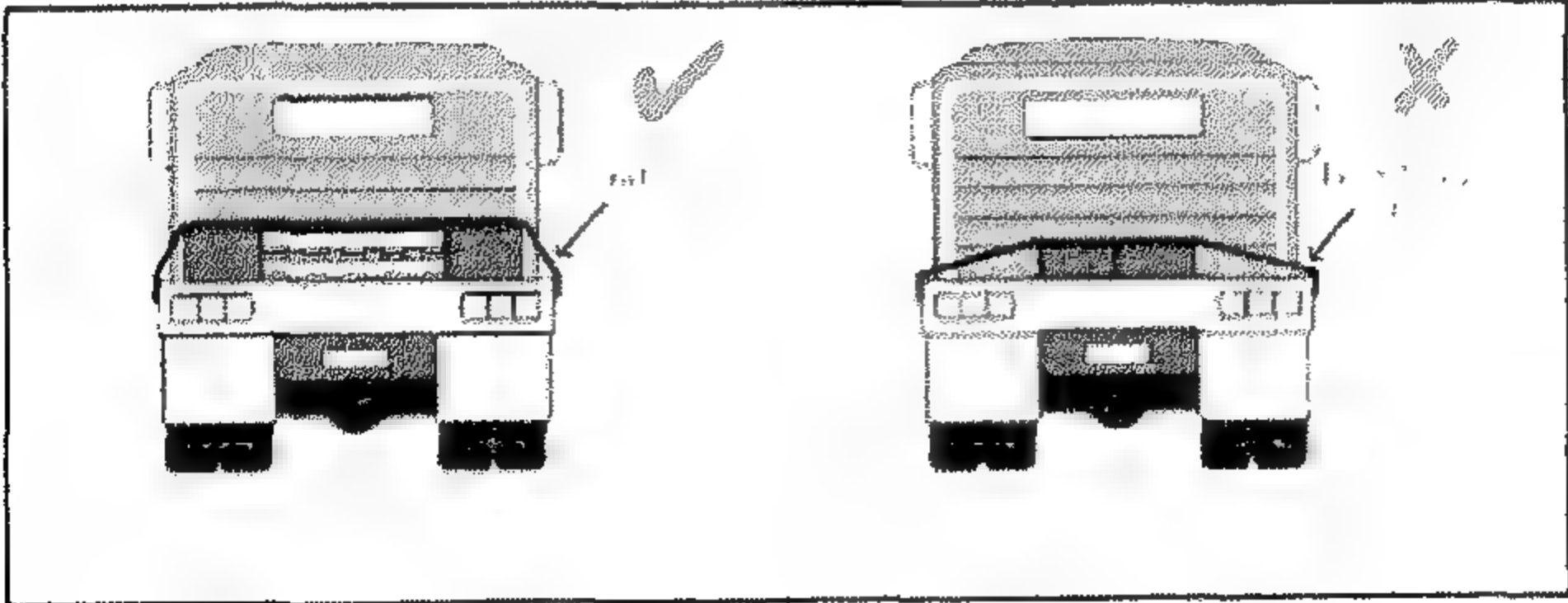
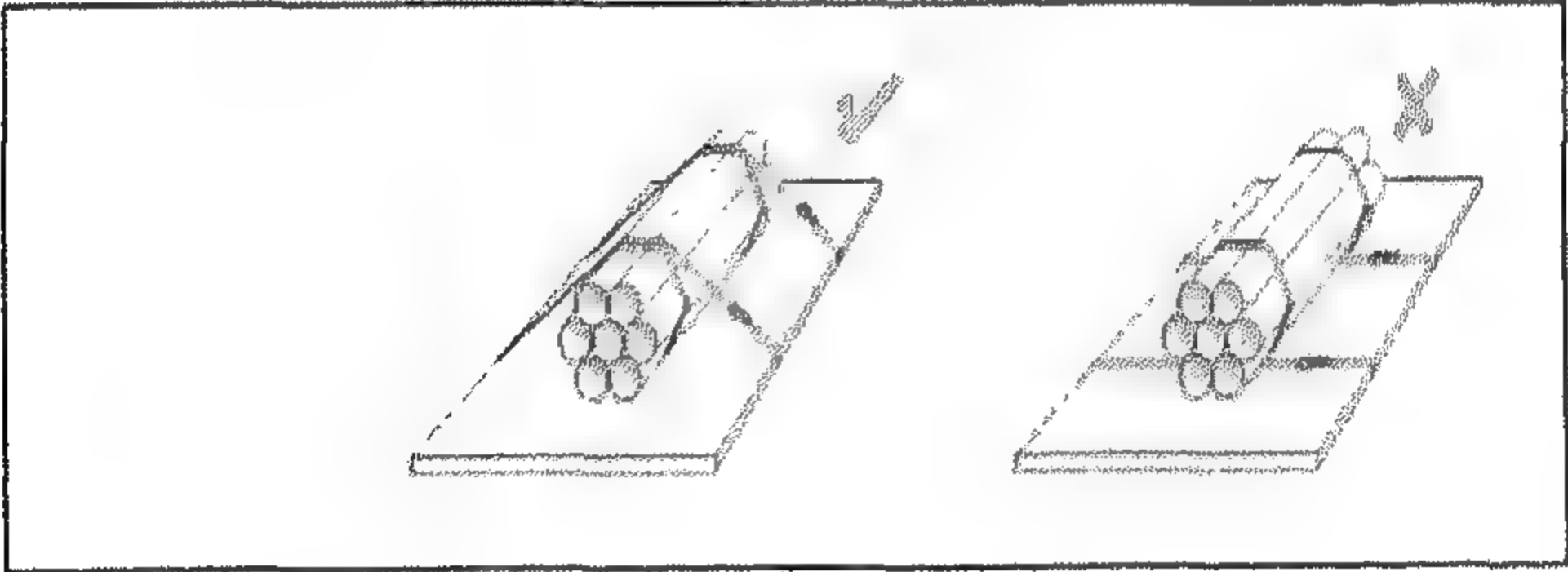
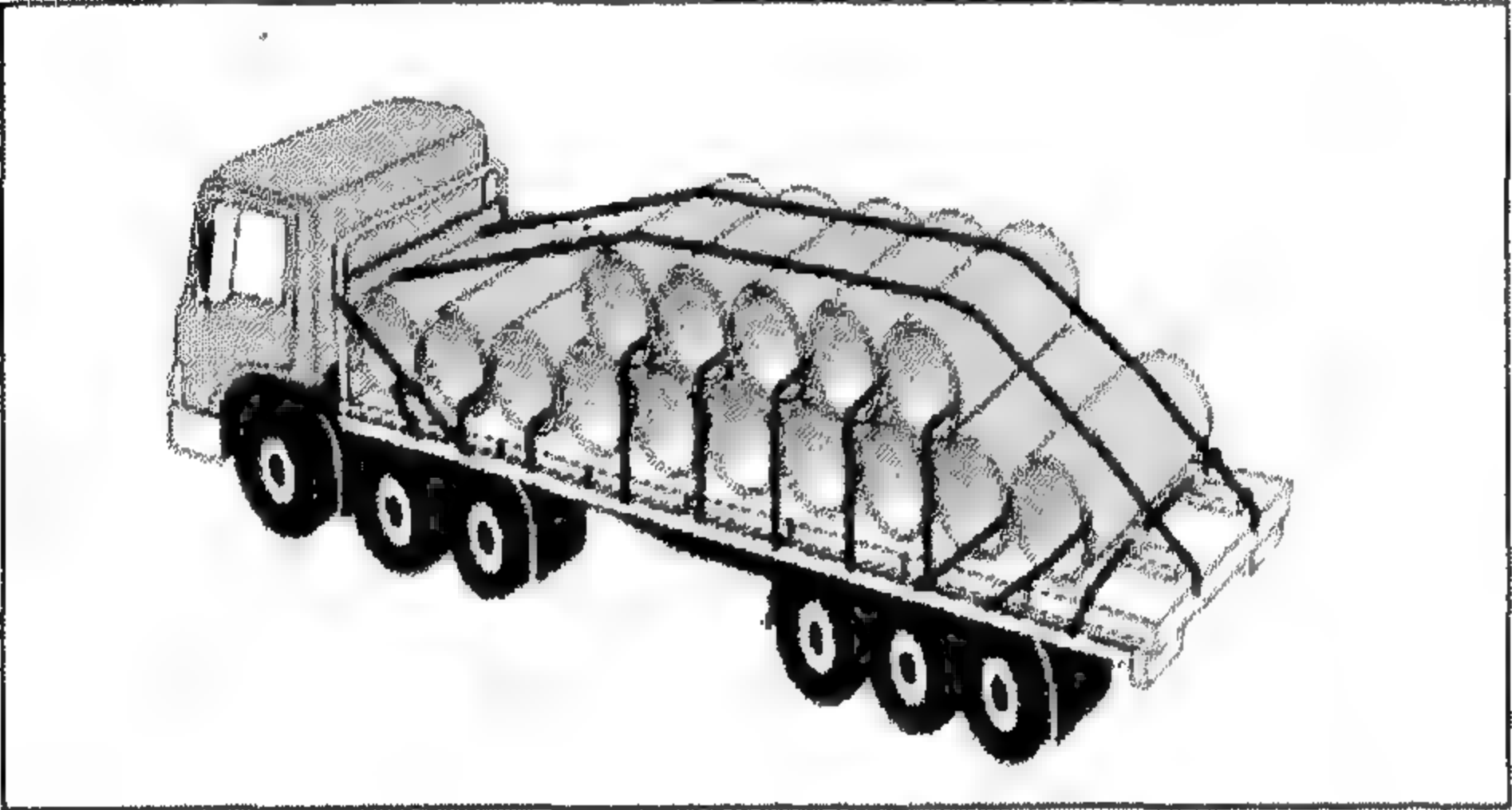
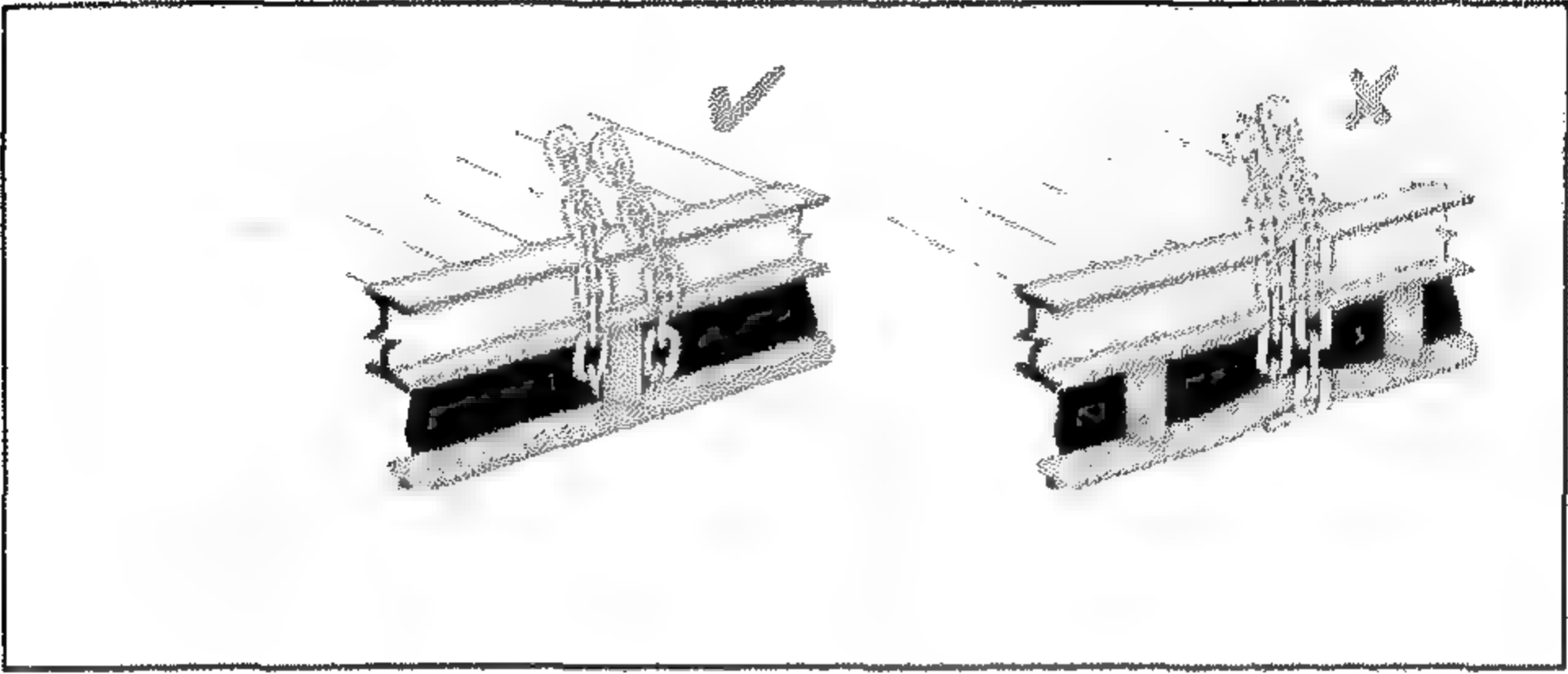
The load weight is well measured and evenly distributed.

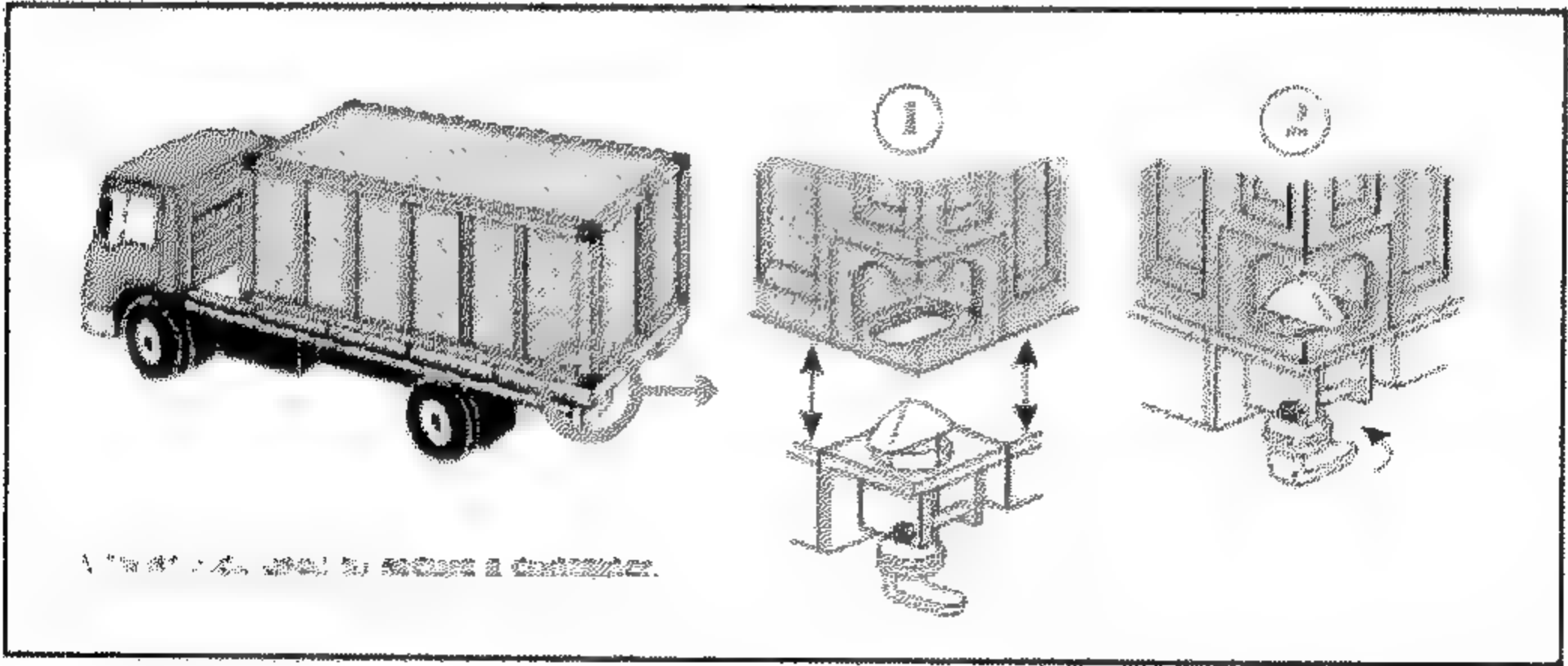
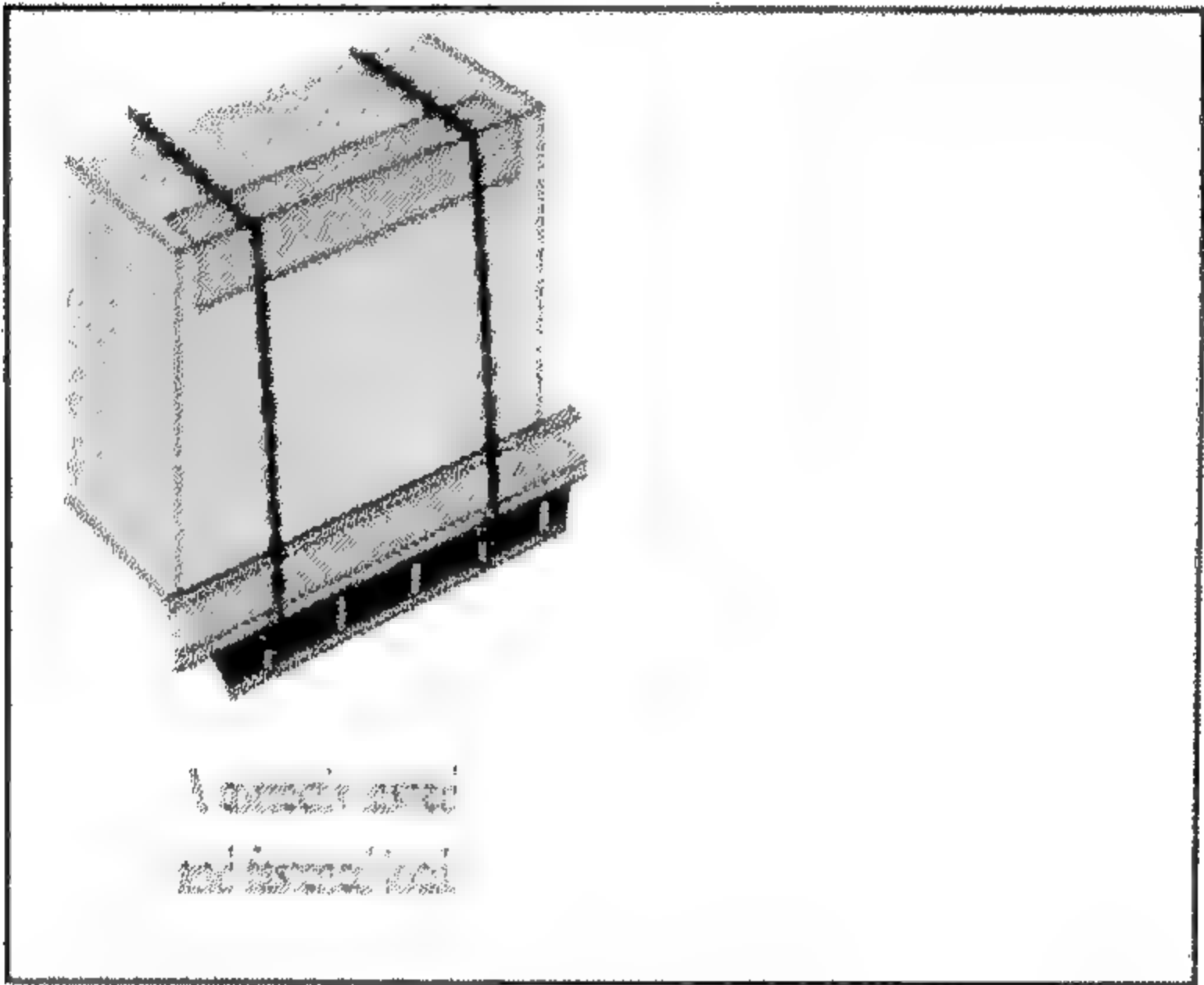
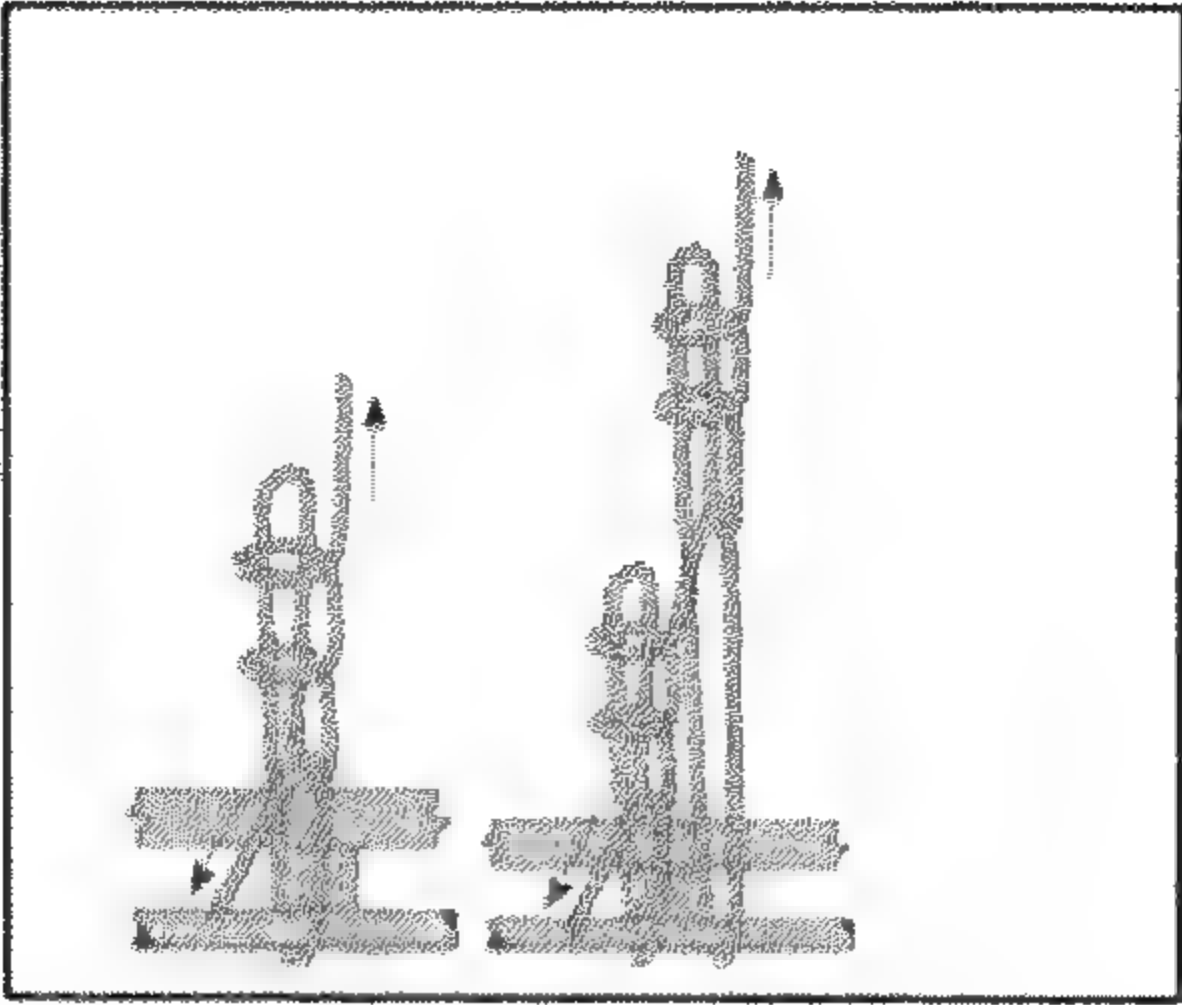


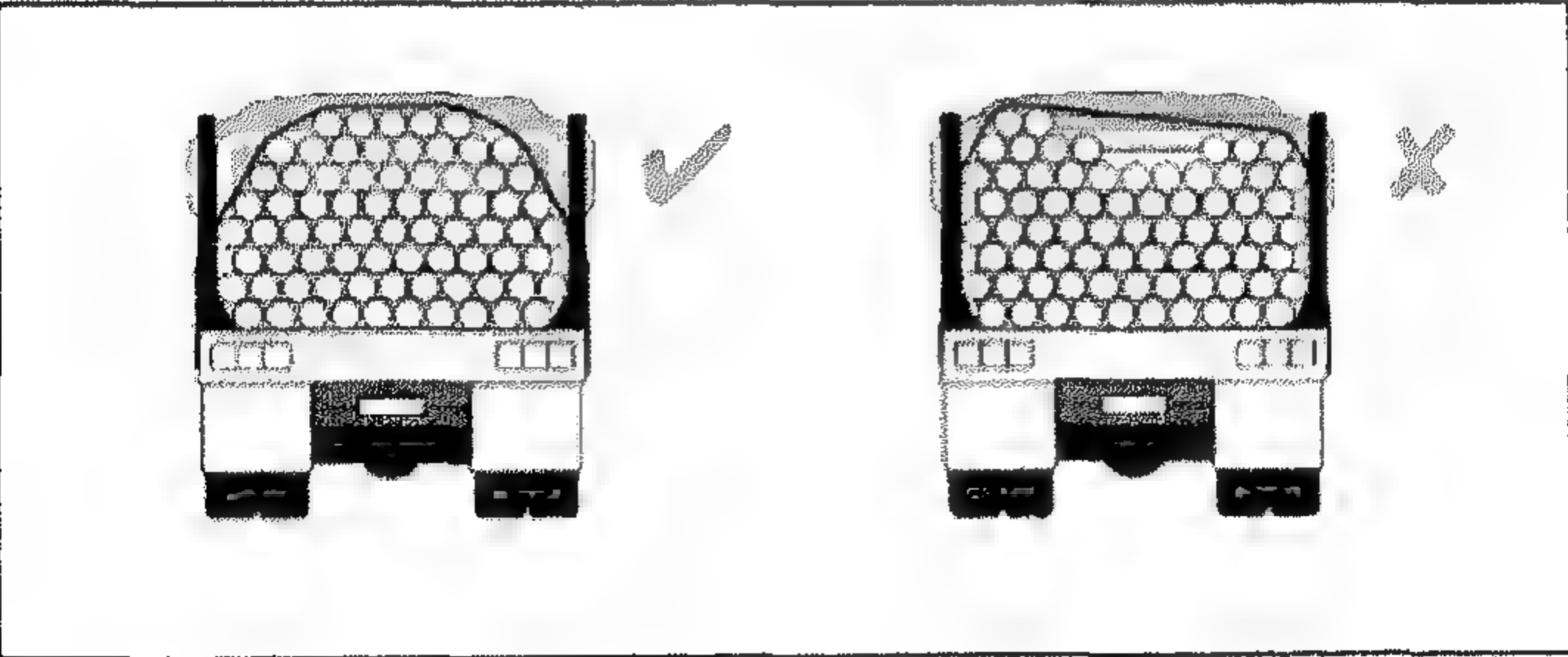
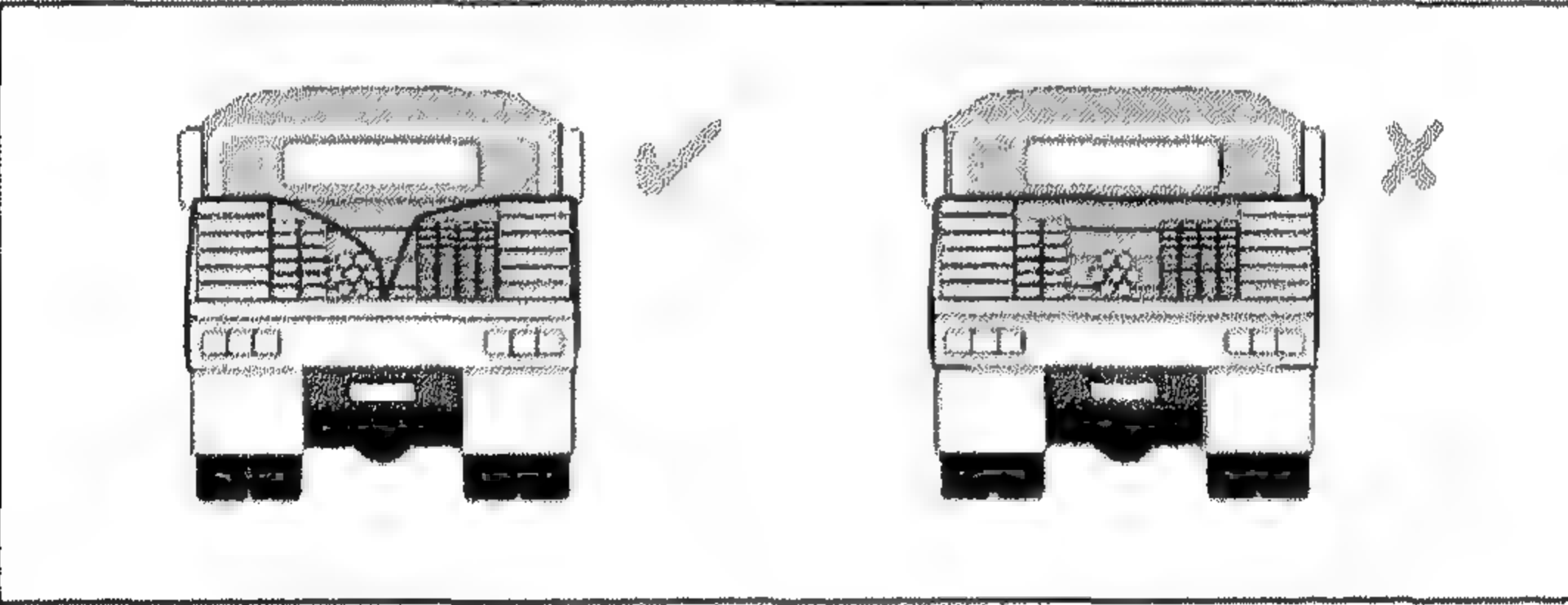
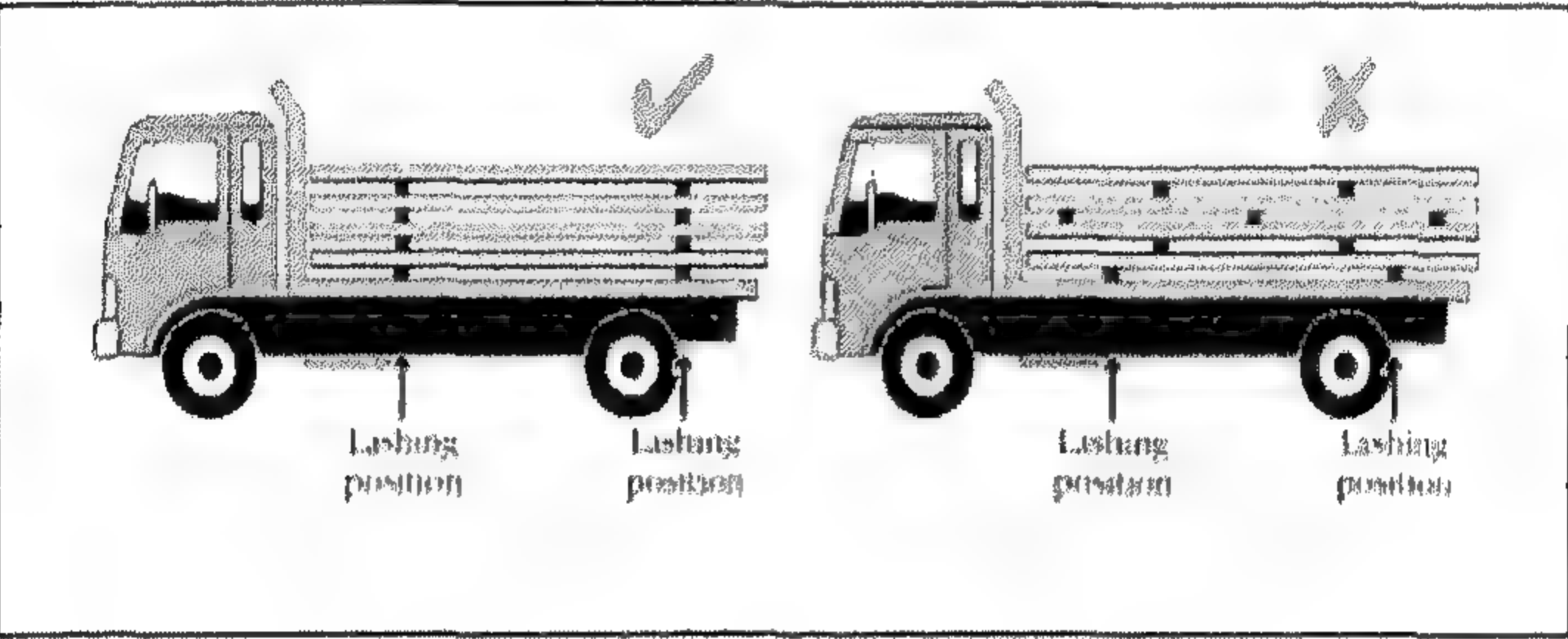
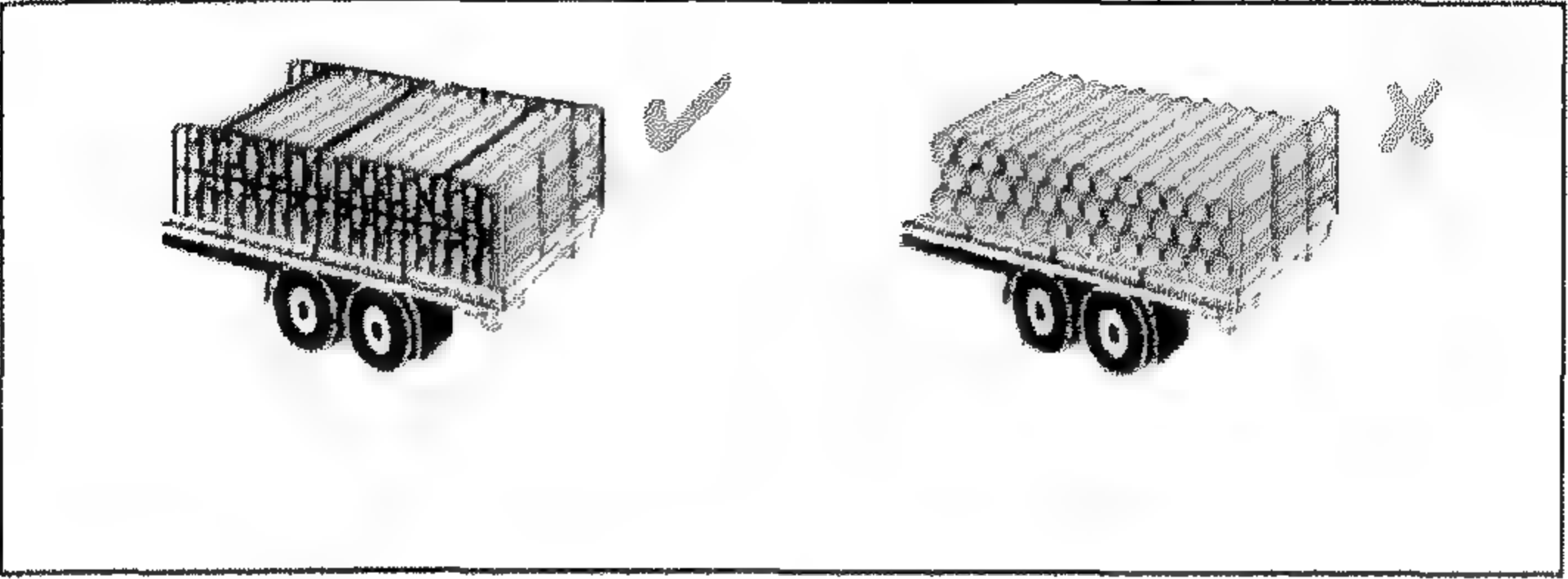
The load is not properly secured and the weight is not evenly distributed.

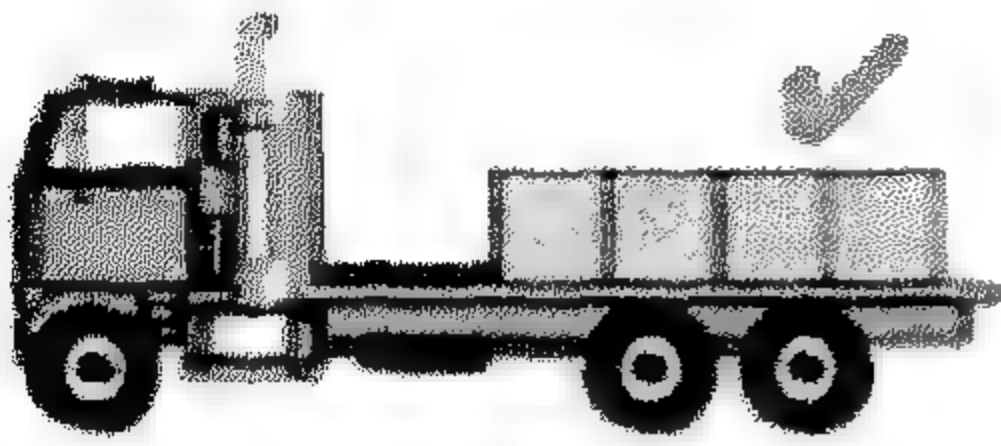




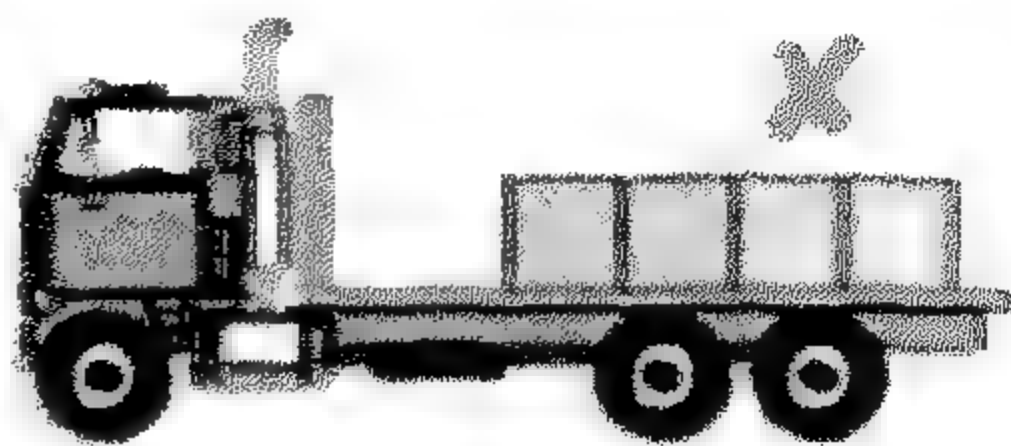




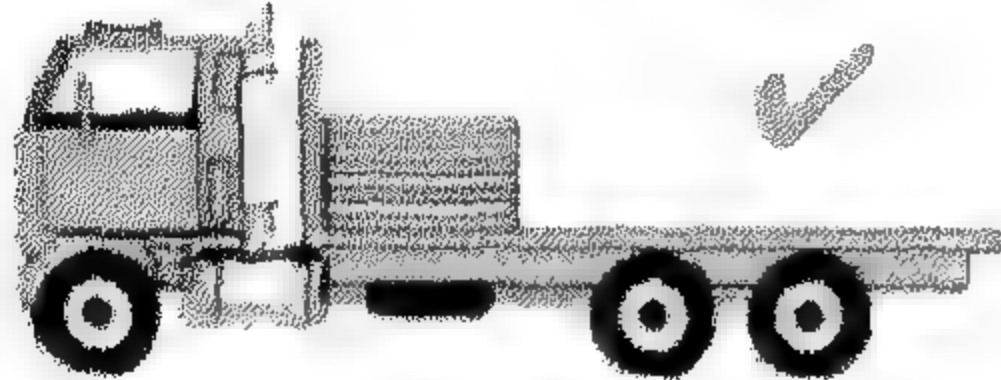




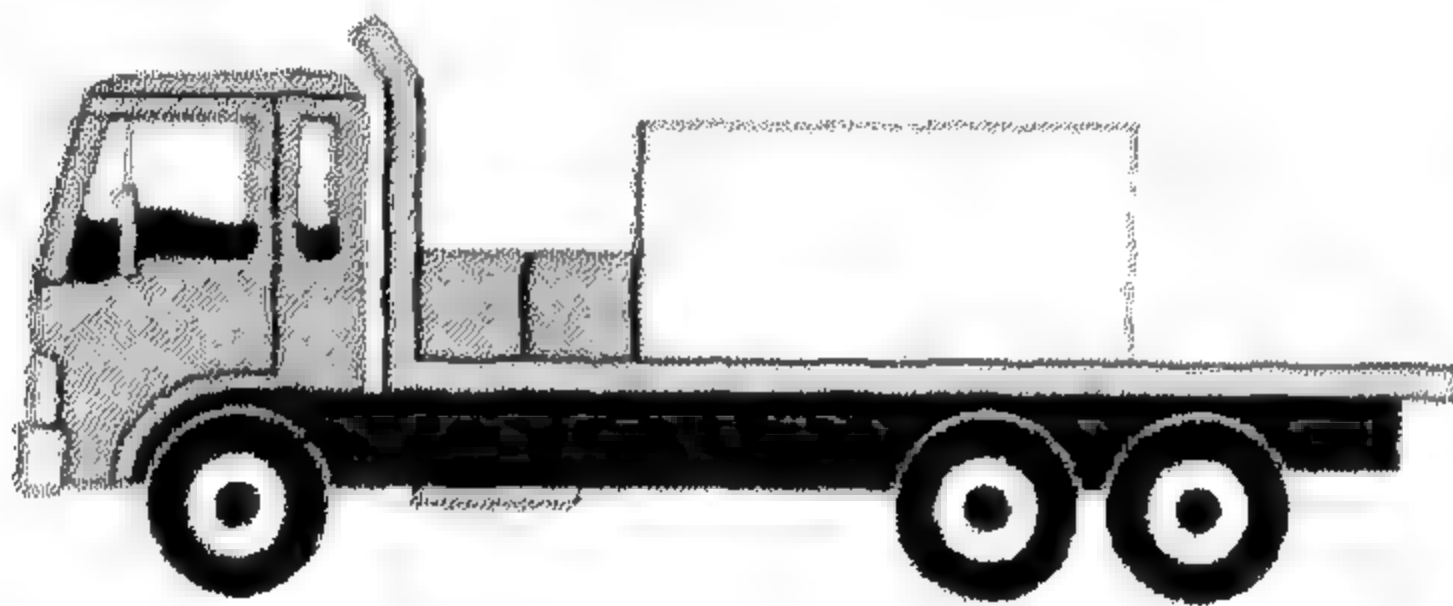
The load is not secured properly.

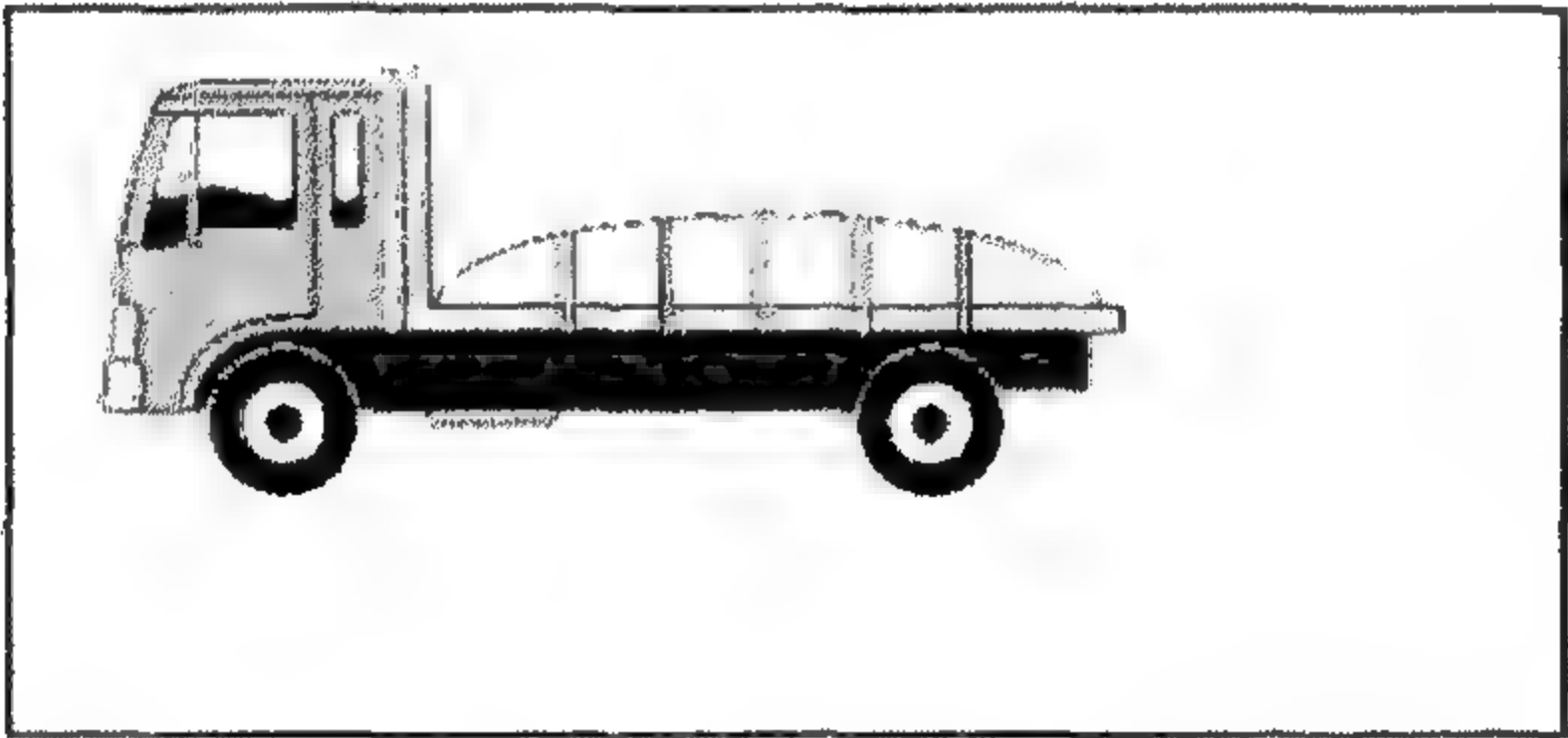
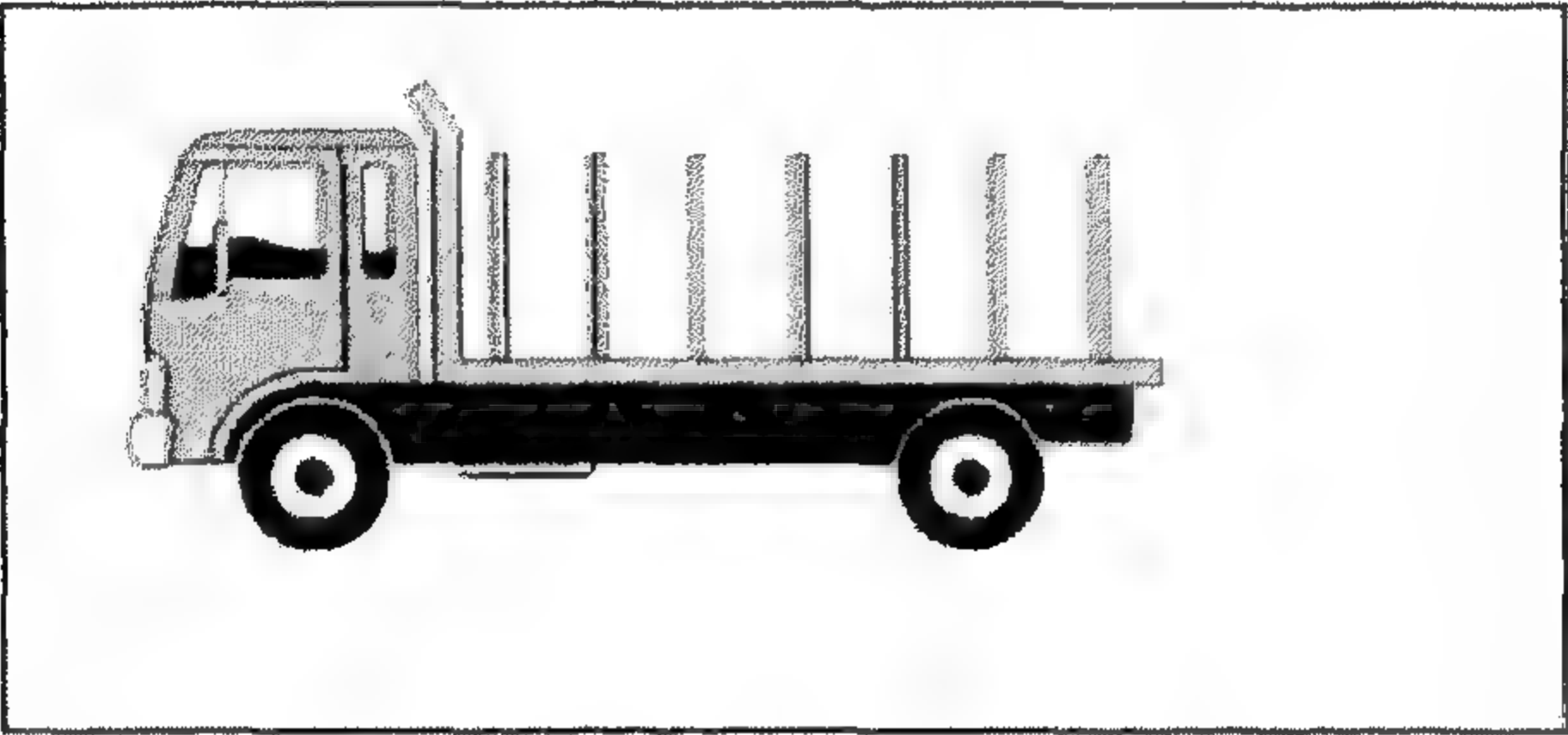
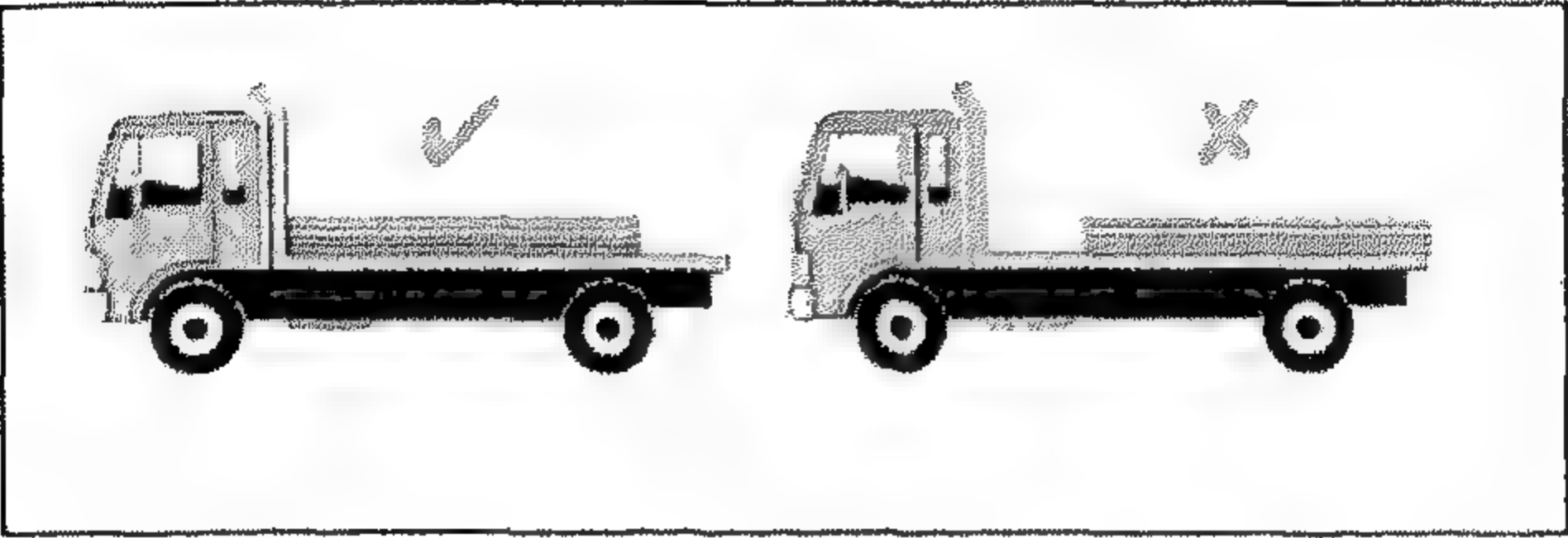


The load is not secured properly.



The load is not secured properly.





الفصل الخامس

الحالات الحرجة وكيفية التعامل معها

سبق أن أشرنا سابقاً في قواعد وآداب المرور عن عملية تسلسل إجراءات القيادة، فأولها المراقبة، ثم اكتشاف الأخطار، ثم ترتيب الأخطار، ثم وضع الخطة لتفادي هذا الخطر، ثم تنفيذ الخطة متوافقة مع الإعداد الذهني توافقا كاملاً. والخطة إما أن تكون بالمناورة بعجلة القيادة، أو زيادة السرعة، أو بتقليل السرعة، أو باستخدام الفرامل، أو ببعض هذه الإجراءات مجتمعة أو منفردة، فهناك حالات لا يصلح فيها إلا استخدام الفرامل، وهناك حالات لا يصلح فيها إلا زيادة السرعة، وهناك حالات مطلوب منا استخدام الفرامل مع المناورة .

والحالة الأولى: لا يصلح معها إلا استخدام الفرامل فنفترض أن هناك شارعاً مقسماً إلى ثلاث حارات، وهناك محطة للأتوبيس، وجاء أحد سائقي السيارات وانتظر بمكان محطة الأتوبيس عن طريق الخطأ، هنا سيضطر الأتوبيس إلى أن يقف في الحارة الوسطى، ولا يبقى إلا الحارة الثالثة، وقد ينزل أحد ركاب الأتوبيس فجأة ويحاول التخطي من أمام الأتوبيس، وتصادف وجود قائد سيارة يرغب في استخدام الحارة الثالثة، وبسرعته، حتى ولو كانت سرعته المسموح بها في المدينة، ولكنه لا يشاهد راكب الأتوبيس الذي يعبر أمامه إلا عند وجوده أمامه في الحارة الثالثة، وهنا نجد أن قائد السيارة في الحارة الثالثة لا يمكنه زيادة السرعة، لأن ذلك سيعجل بالاصطدام بهذا الراكب، ولا يمكن المناورة، لأنه لو ناور فإنه يصطدم بجانب الأتوبيس أو رصيف الشارع، وليس أمامه إلا استخدام الفرامل، وفي هذه الحالة إذا لم يُكيف قائد السيارة سرعته فلا يمكنه مفاداة راكب الأتوبيس. وهذه

الحالة من الحالات التي تُسمى حالات عُق الزجاجة، وفي مثل هذه الحالات لا بد من توقعها، ثم تهدئة وتكييف السرعة، بحيث إذا اضطر قائد السيارة لاستخدام الفرامل فتجاوبه في الوقوف قبل مكان الحادث، ومثال لهذه الحالات اندفاع كُرّة، فلا بد أن يكون وراءها لاعب، أو وجود لعب الطفل في الطريق، فلا بد من تواجد مستخدميها.

والحالة الثانية: إذا تباطأ قائد السيارة في عدم زيادة سرعته في الوقت المناسب، فلن يتمكن من الهروب من الخطر الداهم، ويكون طريقاً في الصدام، مثال ذلك: عبور أحد الأشخاص المخطئين في تقاطع خلال الإشارة الحمراء، وفي تلك الحالات لا يمكن إلا استخدام السرعة، فلو استخدم الفرامل فسيعرض نفسه إلى الصدام الجانبي أكثر.

والحالة الثالثة: وهي حالة استخدام الفرامل مع المناورة، إذا قرر قائد السيارة استخدام الفرامل مع تغيير اتجاهه للهروب من الخطر، فإذا تم استخدام الفرامل حتى تكون العجلات الأمامية متوقفة تماماً فلن لا تتأثر العجلات الأمامية بحركة عجلة القيادة، أيًا كان وضعها وسوف تكون نقطة إلتقاء على الأرض، ولا تؤثر عجلة القيادة في تغيير اتجاه السيارة، حيث أنها ستندفع في اتجاه محصلة الحركة فقط وليس في اتجاه عجلة القيادة، مما يفقد قائد السيارة السيطرة على اتجاه سيارته، ولمفادة ذلك ننصح السائق بعدم استخدام الفرملة حتى تصل إلى التوقف الكامل للعجلات الأمامية، فتكون نقطة ارتكاز، بل يسير ولو ببطء لتغيير اتجاه السيارة.

هذا ولكل حالة من الحالات الحرجة التصرف الخاص بها، ولكن ما سبق شرحه هو للاستدلال به عند الدخول في بقية الحالات.

كما أنه لا يجب على قائد السيارة عمومًا أن يقود سيارته خلف سيارة أخرى قريبًا منها، بحيث لا يتمكن من إيقاف سيارته قبل الاصطدام بها إذا توقف السائق بالسيارة الأمامية فجأة كما أن عليه

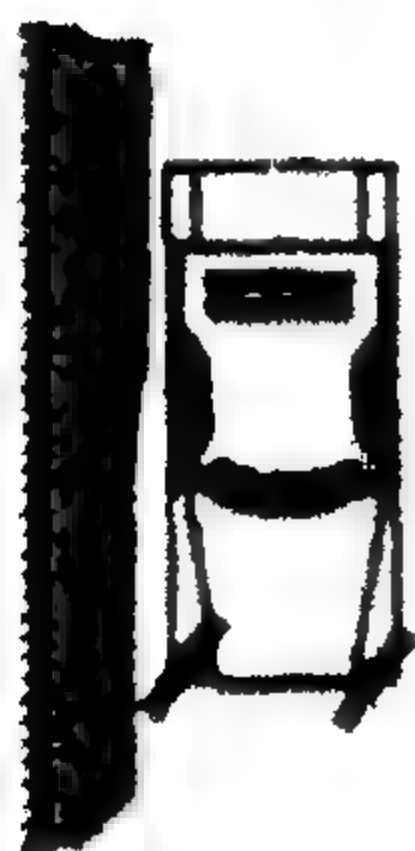
إتخاذ إجراءات التجاوز السليمة التي أشرنا إليها سابقاً، وننصح قائد السيارة بعدم اللجوء للسير للخلف إلا في أضيق الحدود وهناك قواعد لانتظار السيارة على المنحدرات والمرتفعات، فيجب توجيه العجلات ناحية الرصيف كما هو موضح بالشكل التالي، مع تشغيل فرامل اليد وأنوار الطوارئ وتعشيق السيارة.



مرتفع برصيف
العجلات
لليسار



مرتفع
بدون
رصيف
العجلات
تجاه اليمين



منحدر
برصيف أو
بدون رصيف
العجلات تجاه
اليمين

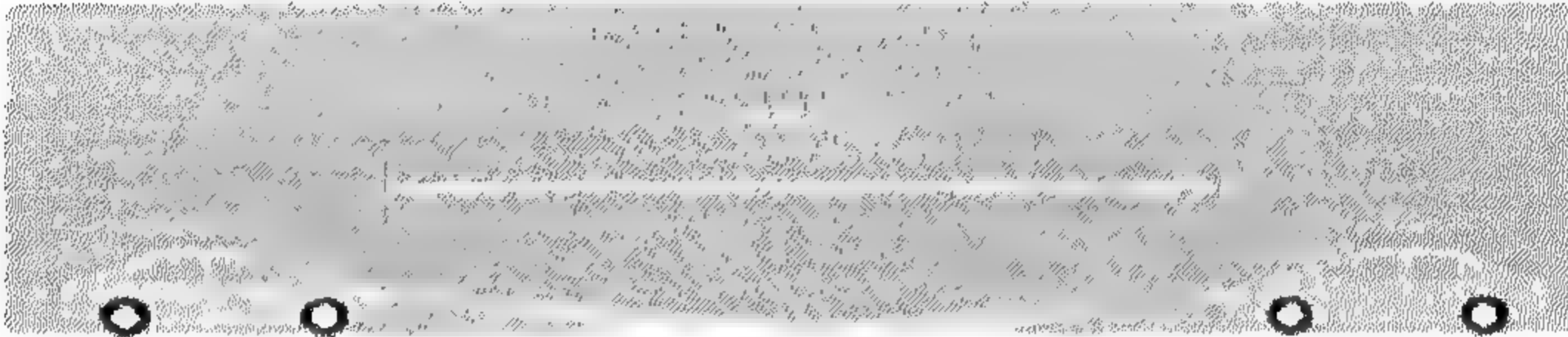
كما يجب مراعاة السير خارج المدن ليلاً وكيفية الاستخدام الأمثل للإضاءة الأمامية، وإذا حدث خلل مفاجئ للفرامل فلا بد من الالتزام بالهدوء وعدم الانزعاج، واستخدام فرامل اليد.

عند التلاقي مع سيارة قادمة بالمواجهة ليلاً يحذر تقليب الأنوار (العالي والواطي)، ويكتفى باستخدام النور (الواطي) فقط، لأن الأنوار المبهرة تفقد الأبصار لمدة ٧ ثوان.

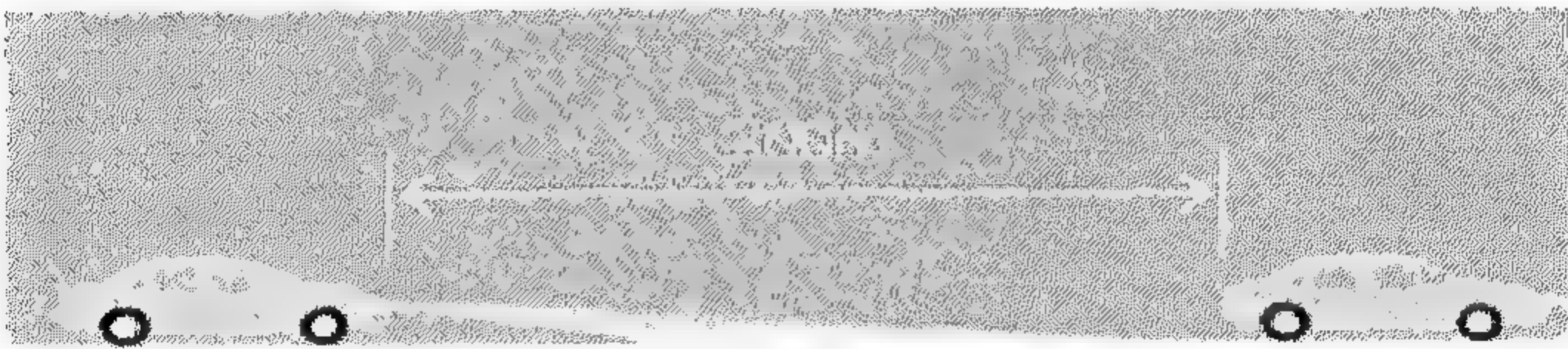
تشعاع شعاعي

يحجب شعاع شعاعي لمرورية بمسافات بعيدة في الأماكن حيث عدم وجود إضاءة في الشارع يجب تجنب الأضواء الأمامية في شعاع تخطيط.

عند مرور هذه مركبة متجهة حرك على مسافة أقل من 200 متر (انظر انضمام)



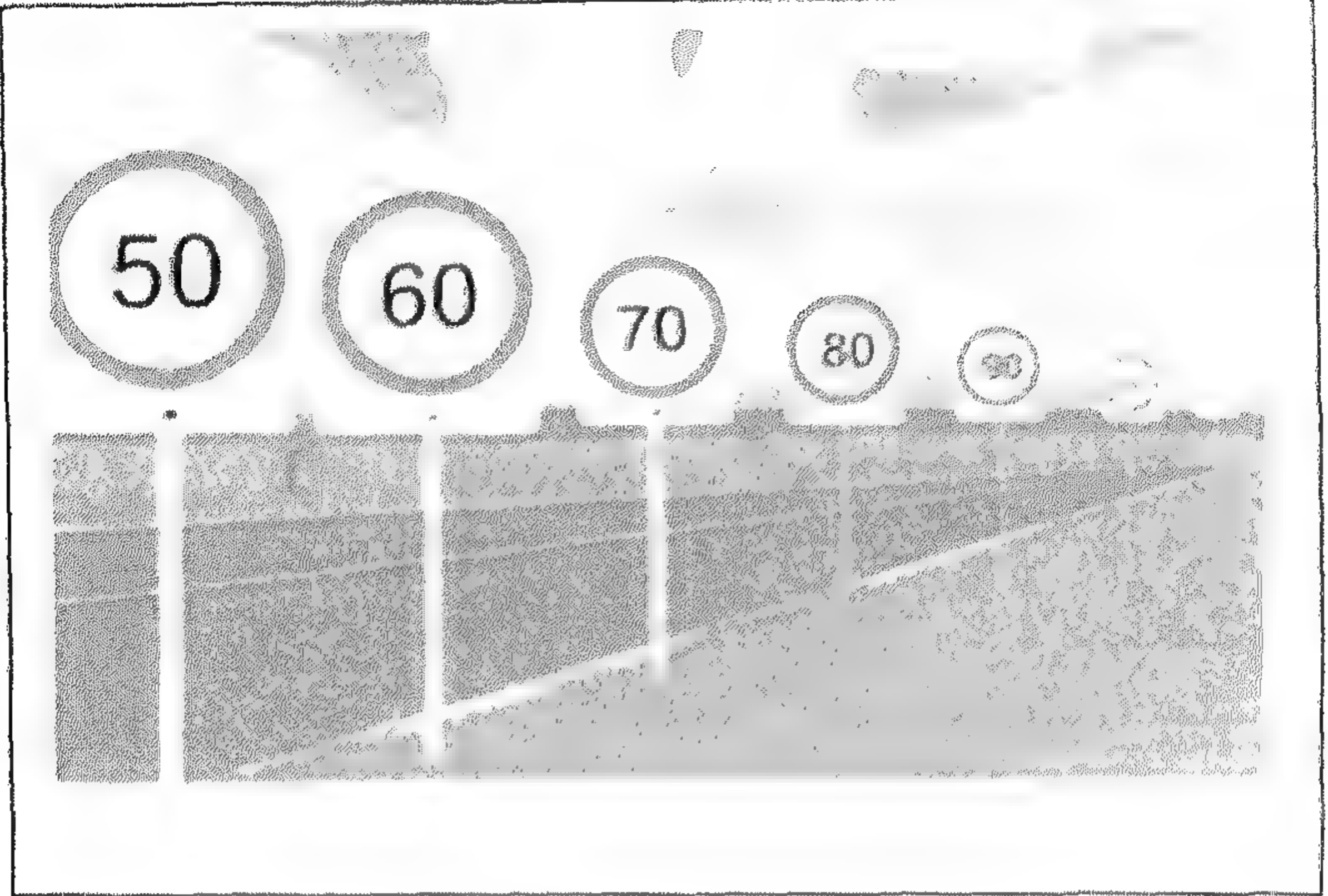
عند تباعد خلف مركبة أخرى على مسافة 200 متر أو أقل (انظر انضمام)



عند تجاوز مركبة أخرى بحرك إضراق وميض الشعاع شعاعي
- إضاءة الأمامية في حالة مسودة التجاوز مسطرة

الفصل السادس

السرعة العالية وكيفية التحكم فيها لتفادي وقوع الحوادث

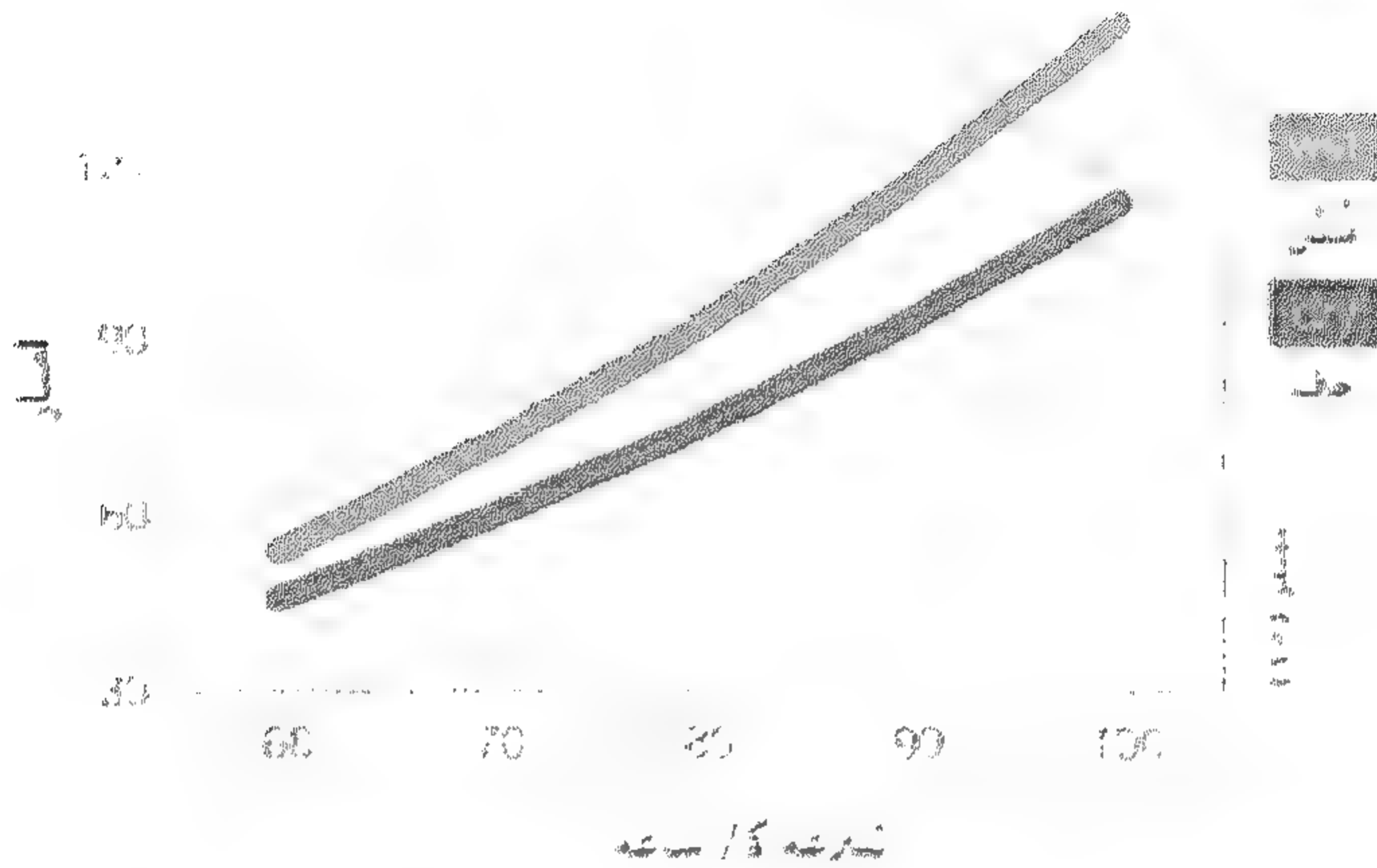


ولتحقيق ذلك يجب اتباع النصائح التالية:

- ١ - من الضروري أن تضع تقديرًا واقعيًا لسرعة السيارة التي تتوى اجتيازها، والمسافة الأمنية اللازمة بينك وبين السيارة القادمة.
- ٢ - لا تتجاوز في المنحنيات أو الكبارى أو الأنفاق.
- ٣ - بعد التجاوز بمسافة كبيرة وأمنة اتجه نحو اليمين واتخذ مسارك العادي.
- ٤ - تأكد من خلو الطريق من الخلف، وكذلك من الجانبين قبل الرجوع.
- ٥ - استخدم عجلة القيادة بكلتا اليدين.

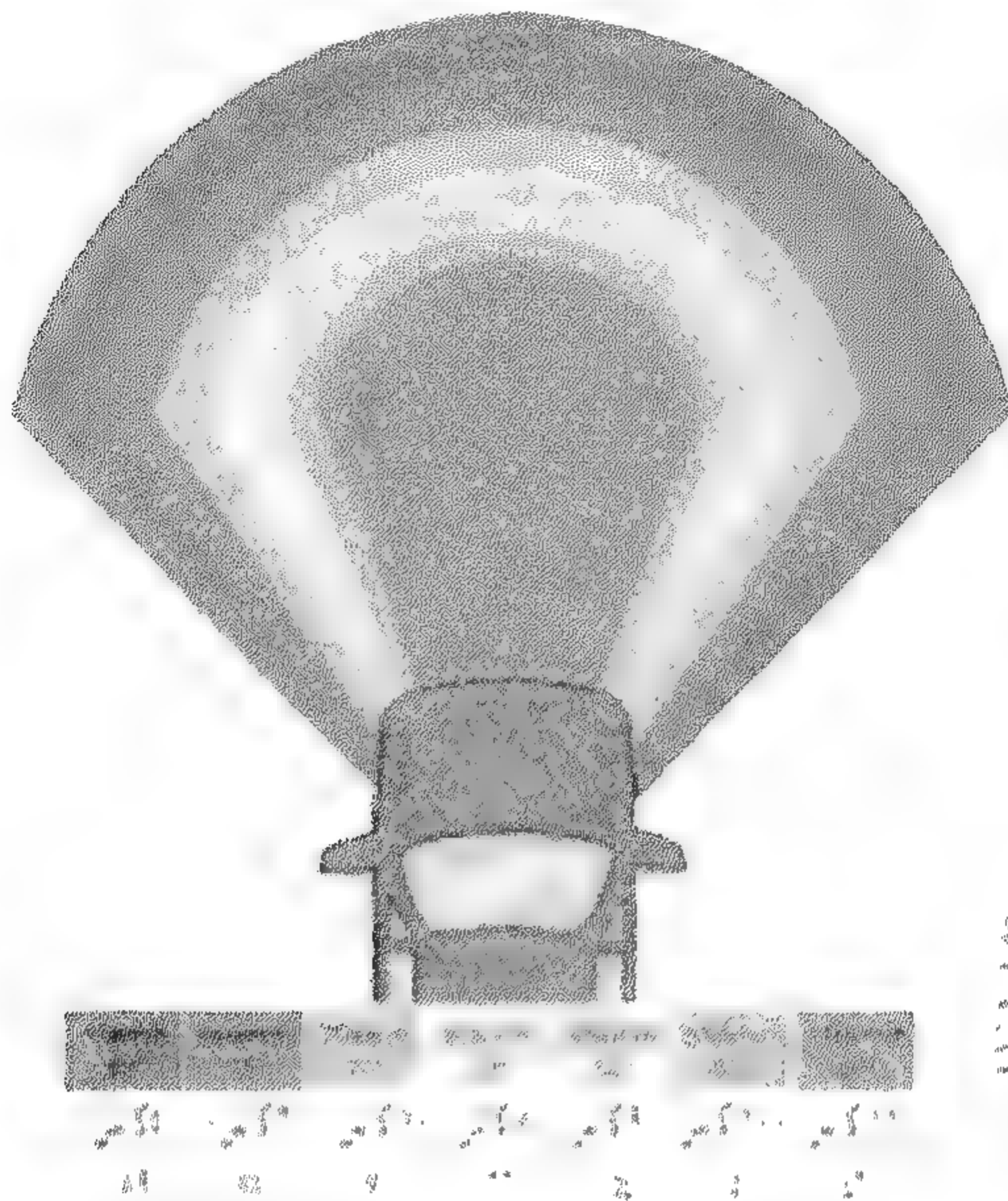
٦ - هدى السرعة عند وصولك إلى المنحنيات، ويمكن زيادة السرعة كلما سمح ذلك.

٧ - أعط الإشارة الضوئية أو اليدوية عند محاولتك الوقوف أو تخفيض السرعة.

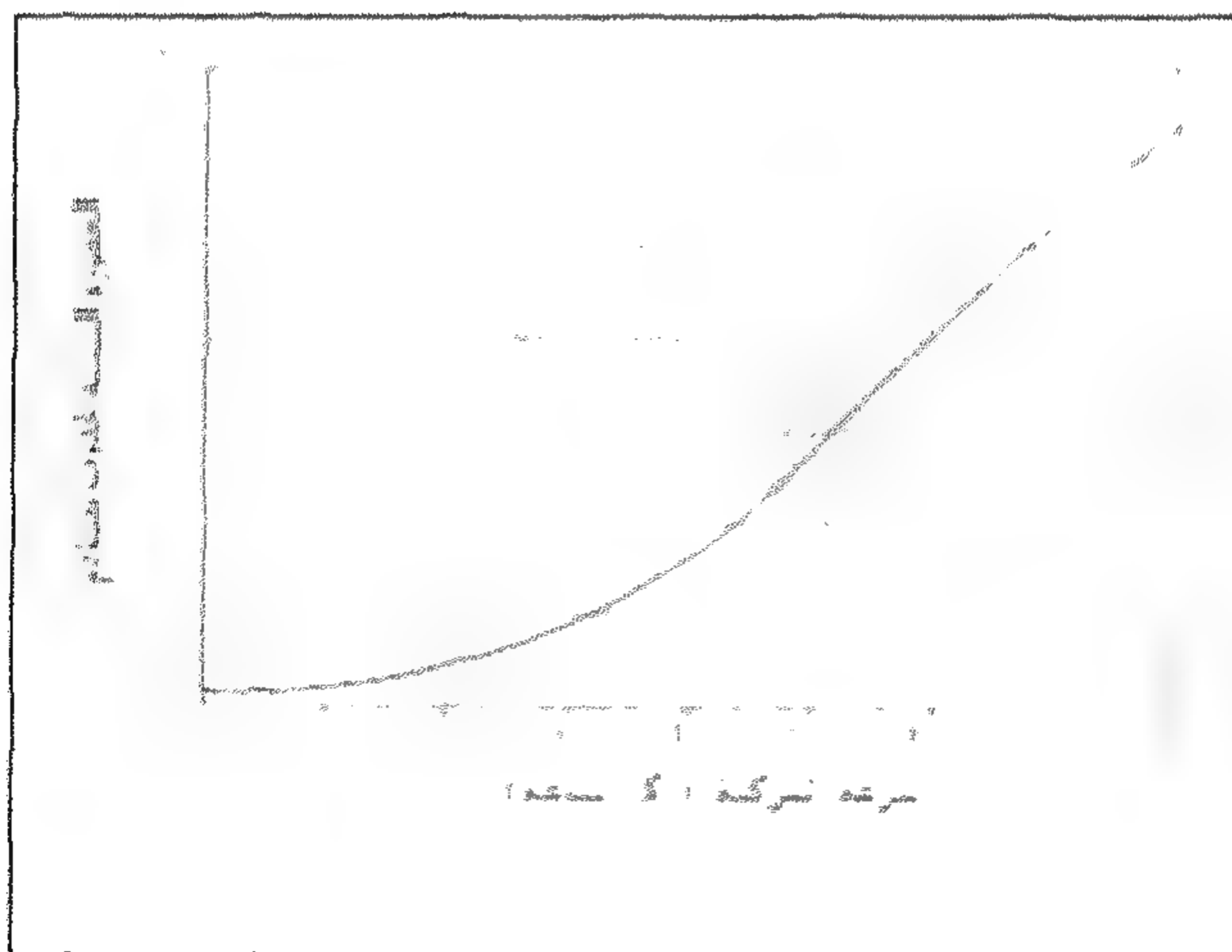


المركبات المسرعة تستغرق وقتاً أطول للوقوف

تأثير السرعة على ما تراه أثناء القيادة :



المسراع وخطورة التصادم



نبذة عن أجهزة التحكم ومراقبة سرعة السيارات وتطورها:

إنَّ السرعة هي إحدى المسببات الأساسية لكثرة حوادث السير، حيث أكدت معظم الدراسات أن أكثر من (٥٤%) من حوادث السير ترجع إلى السرعة و من الصعب على رجل المرور تحديد سرعة أى سيارة، نظراً لاختلاف نوعية السيارات، واختلاف محرركاتها، والطريقة التقليدية لضبط مخالفات السرعة فى السابق، عن طريق تحديد سرعة السيارة المخالفة، بملاحقة رجل المرور لها بسيارته، ومعرفة سرعة السيارة بالتقريب بمقارنتها بسرعة سيارته . هذه الطريقة أدت إلى كثير من الاشكالات بين رجال المرور وقائدى السيارات، ومن أبرزها الأخطاء الميكانيكية التى تحصل فى عدادات السيارات نفسها، بالإضافة إلى أنها طريقة تقليدية، احتمال الخطأ فيها كبير، مما يؤدى إلى عدم استطاعة رجل المرور تقديم دليل ماضى ضد المخالف، وبرغم ذلك فقد استمر العمل بتلك الطريقة حتى جاءت فكرة استعمال الأجهزة الدقيقة لتحديد هذه السرعة، وعلى الرغم من أن فكرة استعمال هذه الأجهزة حديثة العهد، فإن رجال المرور فى جميع أنحاء العالم استعملوا منها أنواعاً كثيرة متعددة الأغراض، حيث ثبت أن استخدام هذه الأجهزة ساعد على انخفاض السرعة من ١٠% إلى ١٥%، ومن هذه الأنواع:

النوع الأول "الفاسكار":

ويقوم هذا النظام على فكرة حساب السرعة بمعرفة الوقت والمسافة المقطوعة، حيث إن السرعة = المسافة بالكيلومتر / الوقت بالساعة = السرعة بالكيلومتر فى الساعة.

ومن أهم طراز هذا النوع هو جهاز "الفاسكار"، وأصل هذه التسمية أنه اختصار للاسم الأصلى للجهاز، وهى الحروف الأولى من كلمة من الاسم الانجليزى، وترجمتها: (جهاز مرئى لتسجيل ومراقبة معدل السرعة).



طريقة تشغيله :

يحدد رجل المرور مبدئيًا المسافة بين نقطتين على جهاز "الفاسكار"، وعند وصول سيارة مسرعة إلى النقطة الأولى من الطريق يبدأ بتشغيل الجهاز، وعند وصول السيارة إلى النقطة الثانية يقل الجهاز، فتظهر على شاشته سرعة السيارة.

مكونات الجهاز :

يحتوى الجهاز على حاسب إلكترونى مصمم خصيصًا لتسجيل المسافة المقطوعة بسيارة معينة، والوقت الذى استغرقته فى قطع هذه المسافة، ويتكون من ثلاث وحدات:

١ - حدة تسجيل المسافة المقطوعة (أودوميتر):

وهى عبارة عن جهاز أوتوماتيكي لتسجيل المسافة التى تقطعها السيارة، ويحتوى على خلية ضوئية، ولمبة تهيج، وأسطوانة لتقطع الضوء، تعمل عن طريق السلك الموصل إلى عداد سرعة السيارة، وتنتج هذه الوحدة ستة آلاف نبضة كهربائية لكل كيلومتر تقطعه السيارة.

٢ - وحدة التشغيل:

يوجد على الواجهة الأمامية لهذه الوحدة مفتاحان، أحدهما يُستخدم للسيطرة على الوقت، والآخر للمسافة. كما يوجد مفتاح ثالث لمحو القراءة المضئية المسجلة على لوحة القراءات كما يوجد مفتاح رابع لمحو الوقت، هذا بالإضافة إلى مفتاح التيار، الذي بواسطته يمكن تشغيل الجهاز وفصله.

٣ - وحدة الحاسب الإلكتروني:

تتكون من دوائر كهربائية لتخزين المعلومات عن الوقت والمسافة، وذلك بحساب مُعدل السرعة تلقائيًا، وتظهر مباشرة على لوحة القراءة المضئية لتوصيلها بوحدة المسافة المقطوعة، ووحدة داخل غلاف معدني، ومزودة بأسلاك كهربائية لتوصيلها بوحدة المسافة المقطوعة ووحدة التشغيل، ويعتبر هذا النوع أكثر استعمالاً، لسهولة ودقة نتائجه.

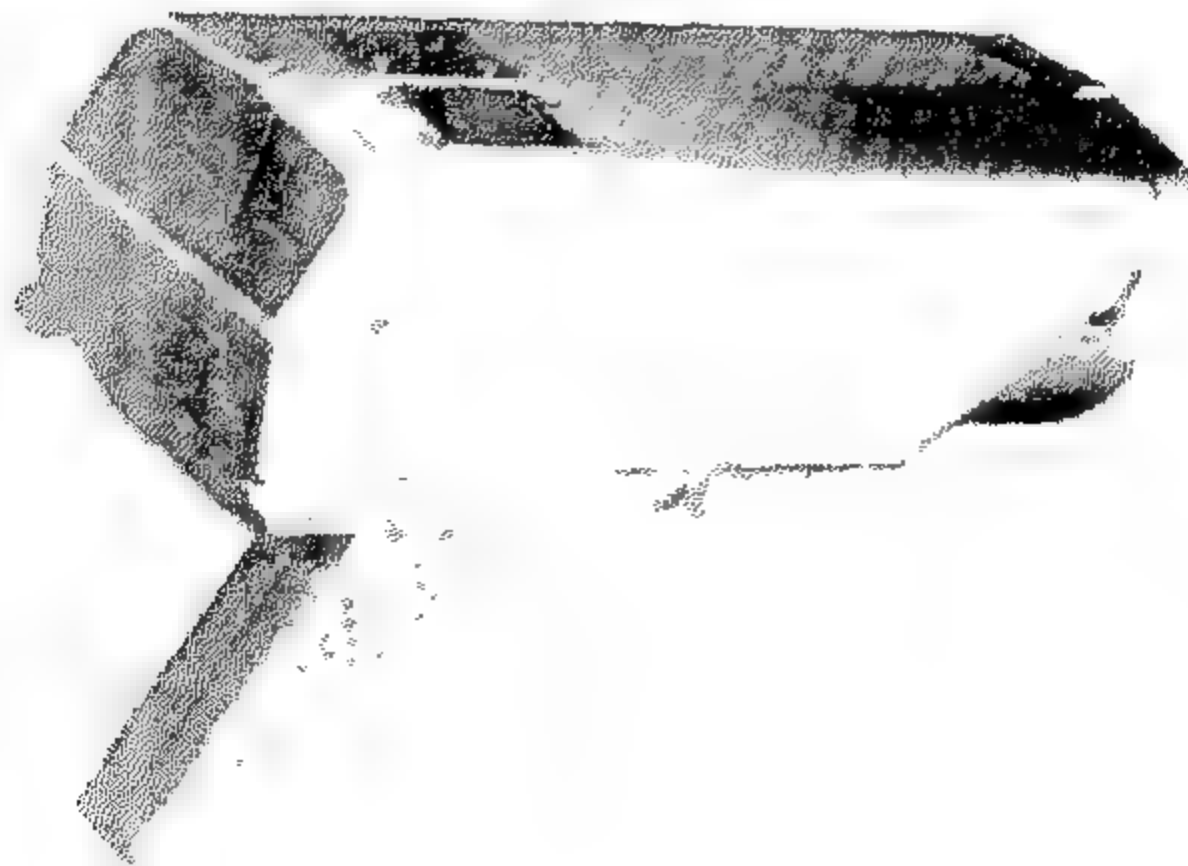
النوع الثاني: إم. آر. سفن (M. R. ٧):

وهو يعمل بنظرية تعتمد على قياس فرق التردد بين الموجة المرسلة بالجهاز والموجة المرتدة من السيارة المطلوب قياس سرعتها المستقبلية في الجهاز. وهذه الأنواع إجمالاً تعتمد على كفاءة رجل المرور في كيفية استعمال الأزرار الخاصة بالتشغيل، فبدأً الجهاز بالعمل آلياً بالإضافة إلى أنه مُزوّد بحاسب إلكتروني (كمبيوتر). وهذه الأجهزة كثيرة الاستعمال، ومن مميزاتها أخذ السرعة من جميع الجهات عن طريق الاتجاهات الصوتية، وعرضها على شاشة صغيرة في الجهاز. كما يمكن تركيب هذا الجهاز في الطريق، أو على سيارة متحركة أو ثابتة في مكانها.



النوع الثالث: جن رادار (Gun Radar):

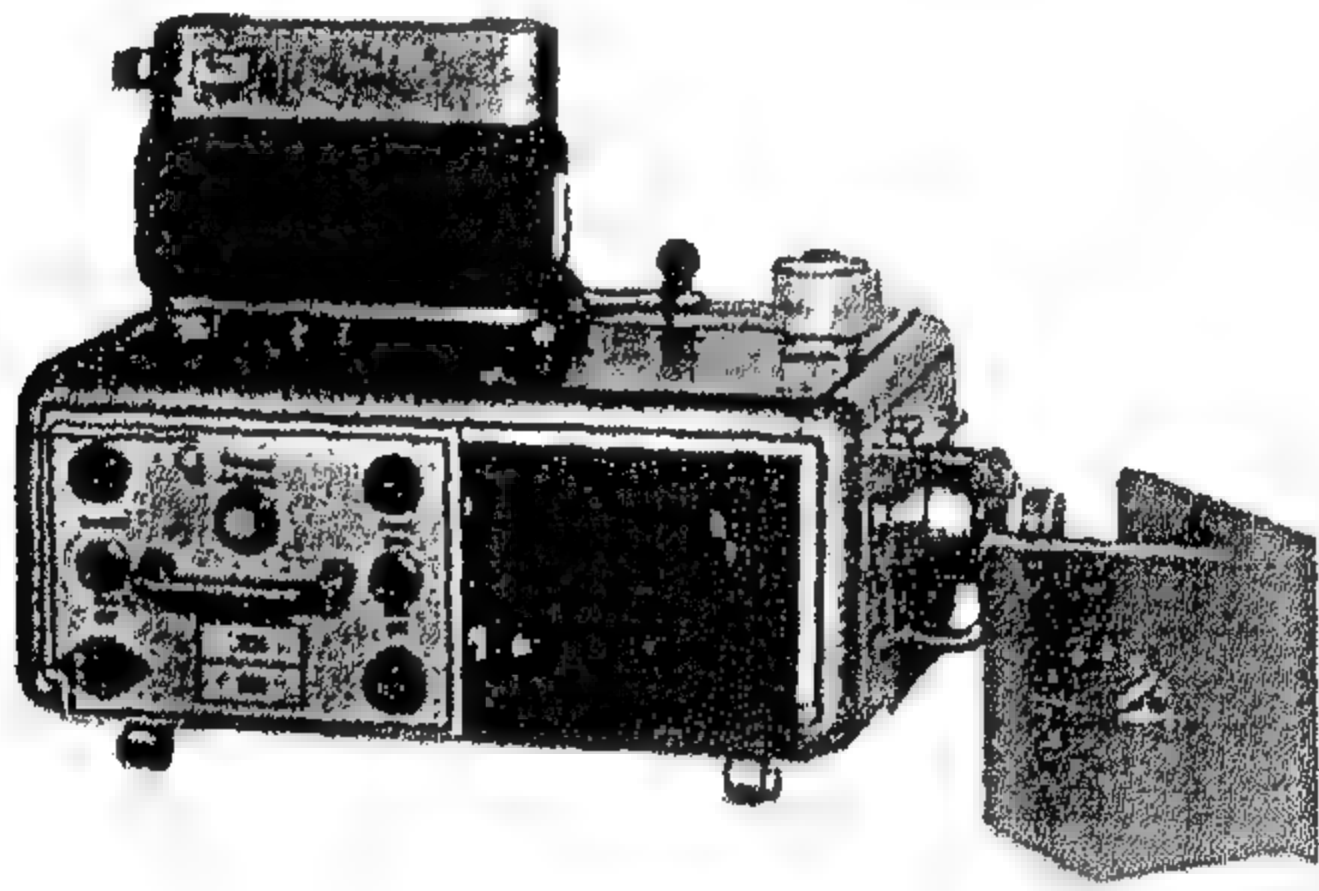
ومن هذه الأنواع (كاستوم)، وهو صغير الحجم، يقيس السرعات بين ٣٠ - ٤٠ كم/ساعة، وسهل الاستعمال، وهو عبارة عن (بندقية) مزودة بحاسب إلكتروني صغير (كمبيوتر)، يوجه من الأمام لحساب سرعة أى سيارة قادمة، ويستعمل غالباً فى الدراجات النارية لخفة وزنه، وسهولة استعماله ومن عيوب هذا الجهاز أنه لا يقيس سوى السيارات القادمة من الأمام، كما هو موضح بالشكل .



النوع الرابع: ترافيك بيكس (Traffic Pix) الألماني، أو فوتونوفا
أو ملتينيونوفا السويسري:

يعمل هذا الجهاز بنظرية قياس فرق التردد بين الموجة المرسلة
من الجهاز والموجة المرتدة من السيارة المطلوب قياس سرعتها،
ومن مميزات هذا الجهاز أنه يعمل ثابتًا ومتنقلًا وهو مزودٌ بآلة
تصوير يمكنها التقاط صورة للوحة سيارة تفوق سرعتها السرعة
المحددة، أما كيفية الاستعمال فهي كما يلي:

تقف السيارة التي تُثبت عليها الجهاز في الجانب الأيمن من
الطريق، ويركب الفيلم في "الكاميرا"، وتثبت "الكاميرا" أوتوماتيكيًا
عن طريق الجهاز، وثم يثبت الجهاز مع "الكاميرا" على السرعة
المحددة لهذا الطريق، ويُشغّل الجهاز آليًا، ثم يبدأ بالتقاط صورة لكل
سيارة من الخلف أو الأمام تفوق السرعة المحددة.

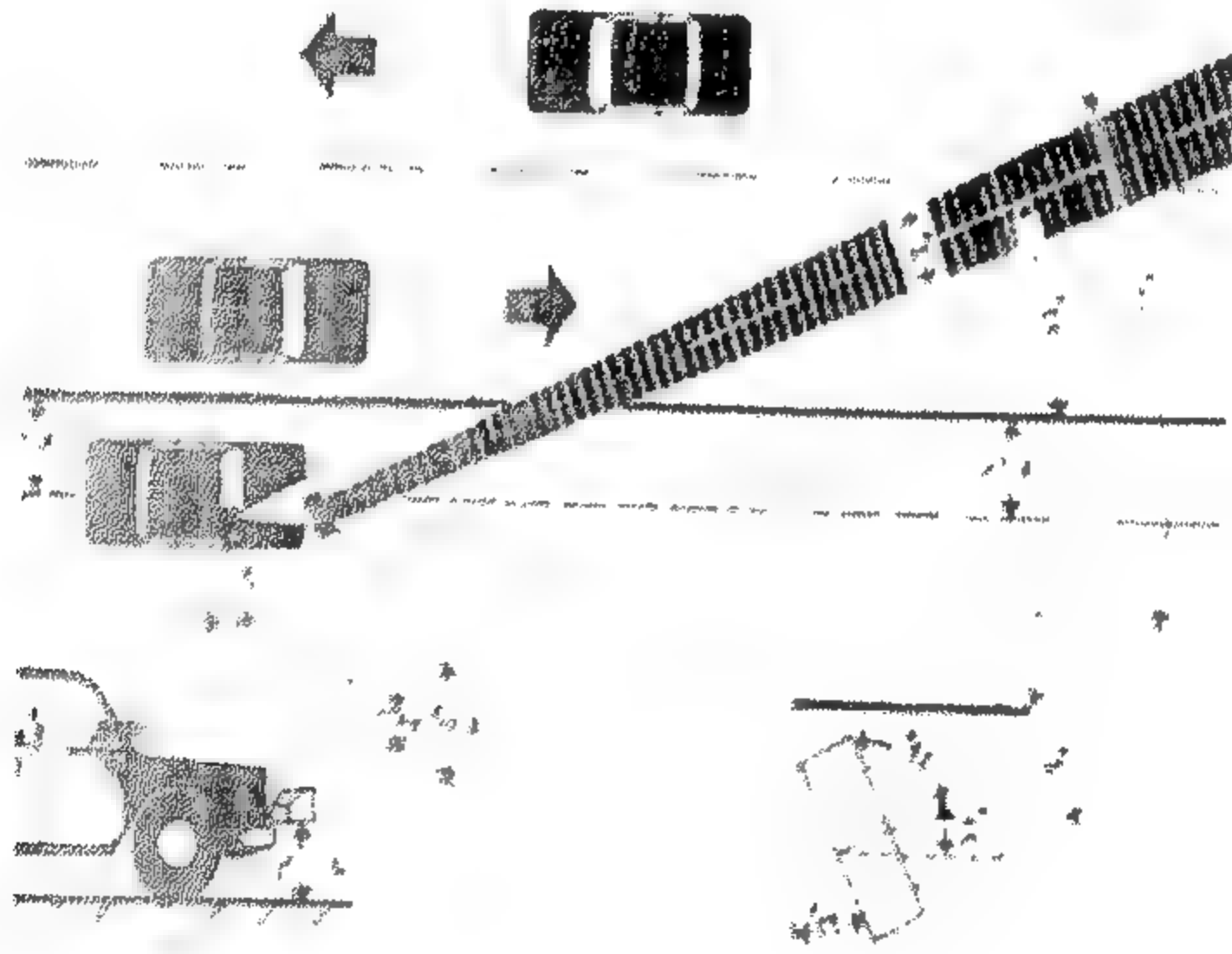


بعد انتهاء الفيلم يخرج من "الكاميرا" ويُحَمَّض، وتخرج الصورة
المطلوبة وبها رقم الاستمارة للسيارة، ونوع السيارة، والزمن التي
عبرت فيه السيارة، وكذلك السرعة التي كانت عليها السيارة، وبذلك
يمكن تقديمها كدليل مادي لإدانة المخالف، وفرض العقوبات
اللازمة، كما هو موضح بالرسم.

ونود الإشارة هنا إلى أن معظم أجهزة قياس السرعة مهما اختلفت أشكالها، وتعددت أنواعها، فهي تعمل بنظامين أساسيين :

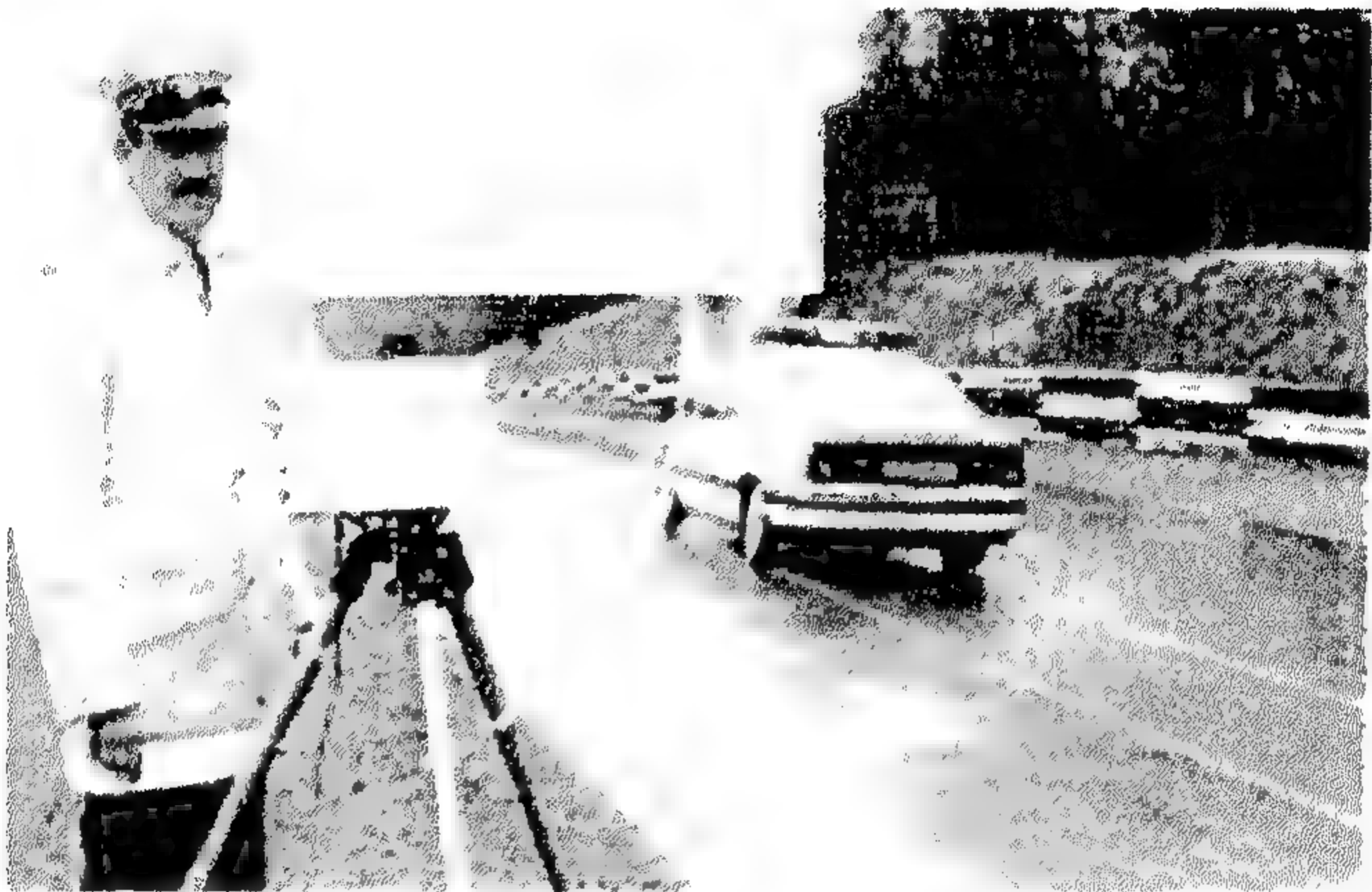
الأول: بنى على فكرة أنه يمكن حساب السرعة بمعرفة الوقت والمسافة المقطوعة حيث إن السرعة = المسافة بالكيلومتر / الوقت بالساعة = السرعة بالكيلومتر فى ساعة.

والثانى : بنى على نظرية تعتمد على قياس فرق التردد بين الموجة المرسلية من الجهاز، والموجة المرتدة من السيارة المطلوب قياس سرعتها. ومن أبرز هذه الأنواع هى جن رادار - ترافيك بيكس - فوتونوفا - ملتينوفا.



هذا الشكل يبين كيفية تغطية موجة الرادار للطريق

وقد تطورت هذه الأجهزة إلى صغر الحجم، ودقة النتائج، وأصبح منها الذي يُحْمَل بحامل صغير على أَرْجُل تَمَكِّن لِرَجُل المرور ضبطه وحَمْلَه واستخدامه، كما هو موضح بالشكل .



الفصل السابع

الأسباب الحقيقية لمعظم الحوادث

الأسباب الحقيقية للحوادث:

إن أسباب الحوادث تتلخص فى الأسباب المباشرة وغير المباشرة، وتنقسم إلى العوامل التالية :

السائق:

معظم قائدى السيارات بما فيهم دوريات المرور يبالغون ولا يعترفون بنقص معلوماتهم وقدراتهم فى قيادة السيارات والعوامل المحيطة بهم، فنجد أن معظم الحوادث تحدث نتيجة عدم ترك السائق المسافة الكافية بينه وبين السيارة الأخرى تحسباً لما قد يحدث عند الانتقال من حارة لأخرى دون وضع الحساب الزمنى اللازم لذلك، وعدم الإلمام بميكانيكية السيارة، وخاصة الفرامل، وعملها، وعدم تقدير السائق للزمن والمسافة اللزمين لوقوف السيارة قبل هدفها، وأهم من هذا أنه لا يعرف أن هناك من يقود سيارته وهو أقل قدرة بكثير مما هو عليه، لذلك يجب على قائد السيارة أن يضع نفسه دائماً موضع السائق الذى يتوقع ما لا يقع، ويجد لنفسه طريقاً ومخرجاً يخرج منه إذا وقع.

العوامل النفسية:

الإنسان بطبيعته يتأثر بما يحيط به، فمرور الإنسان بتجربة سيئة أو سماعه لخبر سيئ كفيل بأن يشغل تفكيره فترة طويلة من الزمن، وهذا بدوره يؤثر على قدراته فى اتخاذ القرارات الحكيمة، ومعظم الحوادث التى تحدث هى نتيجة عدم تمكن قائد السيارة من الاستجابة لفرامل سيارته فى الوقت المناسب، لأن الزمن المطلوب لأداء مثل هذا العمل كانت مدته أطول مما يجب، وذلك نتيجة لأن جزءاً من قدراته العقلية قد تأثر فى التفكير بالخبر السيئ، وهنا نورد بعض العوامل المساعدة لذلك.

القدرة الجسمانية لقائد السيارة :

إن طبيعة عمل قائد السيارة -وخصوصا المهني منهم- يضطره أن يقضى معظم ساعات عمله متجولا بسيارته لأداء مهامه، ولكي يؤدي عمله بدقة وكفاءة يجب أن يكون في حالة صحية جيدة، أى أن ساعات العمل يجب أن تكون معقولة، وأن تتناسب مع حجم العمل والظروف الجوية والاجتماعية التى يؤدي فيها هذا العمل، فالعمل لساعات طوال يسبب الارهاق، وهذا يؤثر على قدرة قائد السيارة من حيث الرؤية الواضحة، وتقديره للمدة الزمنية اللازمة لاستجابة فرامل سيارته، وبذلك نجد أن قدرته تعمل بأقل من الكفاءة المطلوبة، أما علاج ذلك فيتم بتحديد ساعات العمل وفقا لطبيعة العمل، فمثلا يتطلب العمل داخل المدينة ساعات أقل مما هي عليه خارج المدينة، بالإضافة إلى المعطيات التى يتعامل معها. وهناك بعض النصائح حول الشعور بالتعب الجزئى:

١- افتح نافذة السيارة لتجديد الهواء فى الداخل.

٢- افتح الراديو عاليا إن وُجد .

٣- حاول أن تقف مرارا.

التحكم فى السيارة:

التحكم فى السيارة يعنى معرفتك بنوعية السيارة التى تريد أن تقودها، وهنا بعض النصائح التى يجب على قائد السيارة الاهتمام بها:

١- افحص وتأكد من صلاحية الأنوار الأمامية والخلفية، والإشارات الجانبية، والأنوار الكاشفة.

٢- افحص وتأكد من صلاحية آلة التنبيه، وأنوار الخطر .

٣- افحص البنزين والزيت والماء.

٤- افحص وتأكد من صلاحية العجلات والعجلات الاحتياطية.

٥- افحص الفرامل وتأكد من صلاحيتها.

٦- افحص مساحات المطر، والمرآة العاكسة، والمرآة الأمامية.

٧- تأكد من وجود معدات السلامة، مثل: الإسعافات الأولية (إسعاف الطريق)، وطفاية الحريق، والأدوات اللازمة لتغيير العجلة.

حزام الأمان:

أحزمة الأمان من المعدات الهامة في السيارة، لذا يلزم قائد السيارة ربطه، وهذا في الحقيقة ليس معناه أن حزام الأمان يمكن أن يمنع وقوع الحادث، وقد ثبت بدون شك أنه يخفف من حدة الإصابة عند وقوعها.

السرعة العالية:

من المتوقع في ظروف السرعة العالية أن تتطلب الدقة والمراقبة، وسرعة البديهة، وحسن التصرف، والانتباه الشديد، والمهارة العالية، بحيث يحمي قائد السيارة نفسه من رعونة الآخرين ومخالفاتهم، وفي نفس الوقت يقوم بتأدية واجباته، والقيام بمسئوليته كقائد مركبة. ومن النصائح التي يجب اتباعها ما يلي:

١- من الضروري أن تضع تقديرًا واقعيًا لسرعة السيارة التي تنوي اجتيازها، والمسافة الأمنية اللازمة بينك وبين السيارة القادمة.

٢- لا تتجاوز في المنحنيات أو المرتفعات أو الكبارى والأنفاق.

٣- بعد التجاوز بمسافة كافية وأمنة اتجه نحو اليمين واتخذ مسارك العادي.

٤- تأكد من خلو الطريق من الخلف، وكذلك من الجانبين قبل الرجوع.

٥- استعمل يديك الأثنتين على عجلة القيادة.

٦- هدي السرعة عند وصولك إلى المنحنيات، ويمكن زيادة السرعة كلما سمحت الفرصة بذلك.

٧- أعط إشارة ضوئية أو باليد عند محاولتك الوقوف أو تخفيف السرعة.

الظروف المناخية المرورية:

الأجواء المناخية السيئة غالبًا ما تكون سببًا من أسباب الحوادث، لذلك يكون لزامًا على قائد السيارة أن يتأكد من صلاحية سيارته، وضغط الهواء في العجلات، ونظافة المساحات وجميع المرايا، وقيادة السيارة بالسرعة المعقولة وفقًا للظروف المناخية المطلوبة.

حادث المرور والأسباب المباشرة وغير المباشرة له
تعريف حادث المرور : طبقا لنظام المرور بجمهورية مصر
العربية فإن حوادث السير هي : (جميع الحوادث التي ينتج عنها
إزهاق للأرواح، أو إصابات في الأجسام، أو خسائر في الأموال،
أو جميع ذلك، من جرّاء استعمال المركبة).

كما أن جميع الحوادث التي تقع على المركبة، أو منها وهي في
حالة سير تعتبر حوادث مرور، يقوم بالتحقيق فيها رجال المرور،
أمّا الحوادث التي تقع بسبب المركبة أو عليها وهي في حالة
توقف، سواء في الأماكن المخصصة لها بالشوارع العامة، أو
الجراجات، أو الورش، أو أيّ توقف لا تكون فيه السيارة في حالة
سير أو تأهب للسير، فإنها لا تدخل في اختصاص المرور، وكذلك
إذا تبين من التحقيق أن الحادث ينطوي على جريمة عمدية، فإنه لا
يدخل أيضًا في اختصاص المرور.

من ذلك يتبين أن تعريف الحادث المروري-وفقا لنظام جمهورية
مصر العربية- هو الحادث الذي يقع للمركبة أو منها أثناء سيرها.

مكونات الحادث المروري:

يتكون الحادث المروري من ثلاثة عناصر رئيسية، هي : السائق،
والطريق، والسيارة.

وإذا نظرنا نظرة تحليلية جادة في جميع مسببات الحوادث، سواء
كانت أخطاء بشرية تسبب فيها السائق، أو أخطاء هندسية كان
السبب فيها الطريق، أو أخطاء ميكانيكية كانت السبب فيها السيارة،
فإن جميع المسببات يمكن حصرها في عاملين رئيسيين، هما :
أسباب مباشرة، وغير مباشرة :

أولاً : الأسباب المباشرة:

من واقع الدراسات والأبحاث المستمرة لعدد كبير من تقارير
الحوادث والمخالفات في فترات مختلفة ومجتمعات متعددة، وُجد

أن هناك عوامل تسهم إسهامًا فعليًا في وقوع الحوادث، وسميت هذه العوامل بالأسباب المباشرة، وهى :

- ١- تقدير السائق.
- ٢- الحالة الصحية للسائق.
- ٣- خلفيات السائق.
- ٤- الحالة العامة للسيارة.
- ٥- الزمن.
- ٦- المهارة والخبرة التى يتمتع بها السائق.
- ٧- السرعة.
- ٨- معلومات السائق.

ثانيا : الأسباب غير المباشرة:

من واقع النتائج التى توصل إليها خبراء حوادث المرور والمخالفات وُجد أن هناك عوامل أخرى تساعد وتسهم فى وقوع الحوادث، وسميت بالأسباب غير المباشرة، وهى :

- ١- حالة الطريق.
- ٢- الأنظمة المرورية.
- ٣- حالة الجو.
- ٤- الأبحاث المرورية.
- ٥- المشاة.
- ٦- التصميم الهندسى للسيارة.
- ٧- التحكم فى حركة المرور.
- ٨- التصميم الهندسى للطريق.
- ٩- تحليل أسباب الحوادث.
- ١٠- تطبيق أنظمة السير.
- ١١- إجراءات التوعية المرورية.
- ١٢- الرخص.

١٣- الدعم من جميع العلاقات ذات العلاقة.

ونستنتج من هذه العوامل التى يتكون منها الحادث المرورى أنها ثلاث عوامل رئيسية، هي:

(السائق+الطريق+السيارة)، وأن هناك أسبابًا مباشرة وغير مباشرة تسهم في إيجاد الحادث، وبذلك يمكن وضع معادلة للعناصر الأساسية، وهي المكونة للحادث المروري، وهي:

سائق + طريق + سيارة + أسباب مباشرة + أسباب غير مباشرة = الحدث المروري.

ونوع الحادث الذي ينتج عن هذه المعادلة ينقسم إلى أربعة أنواع، هي:

١- اصطدام سيارة بأخرى.

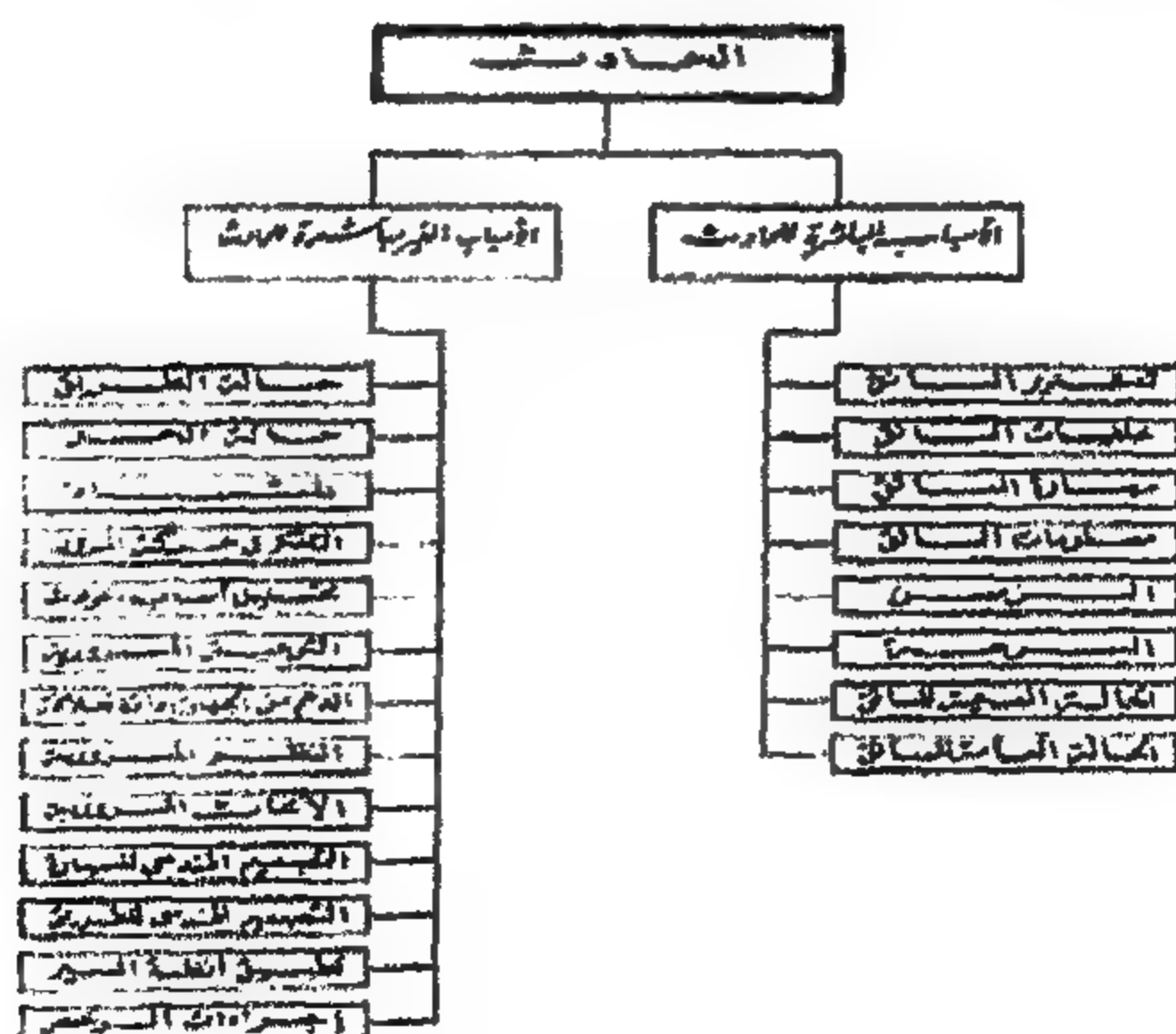
٢- انقلاب ٣- صدمه اشياء ثابتة ٤- دفس.

بالطريقة الآلية أو الكمبيوتر وجميع هذه التقارير - سواءً كانت
وهناك أنواع متعددة من النماذج التي تستعمل في حوادث السيارات
والمخالفات، منها ما يُحلل بالطريقة اليدوية، ومنها ما يُحلل
معلومات تُجمع آلياً أو يدوياً - لا تخرج عن كونها تخدم ثلاثة
أغراض رئيسية، هي:

(أ) استنتاج الحقائق المسببة للحادث حتى يمكن عمل برنامج للحد منها.

(ب) معرفة ما إذا كانت تنظيمات المرور معروفة للناس، وأنهم يقومون بتنفيذها.

(ج) استنتاج العوامل المسببة للحادث ونتائجها، حتى يمكن تحديد المسؤولية، وإعادة الحق إلى أصحابه.



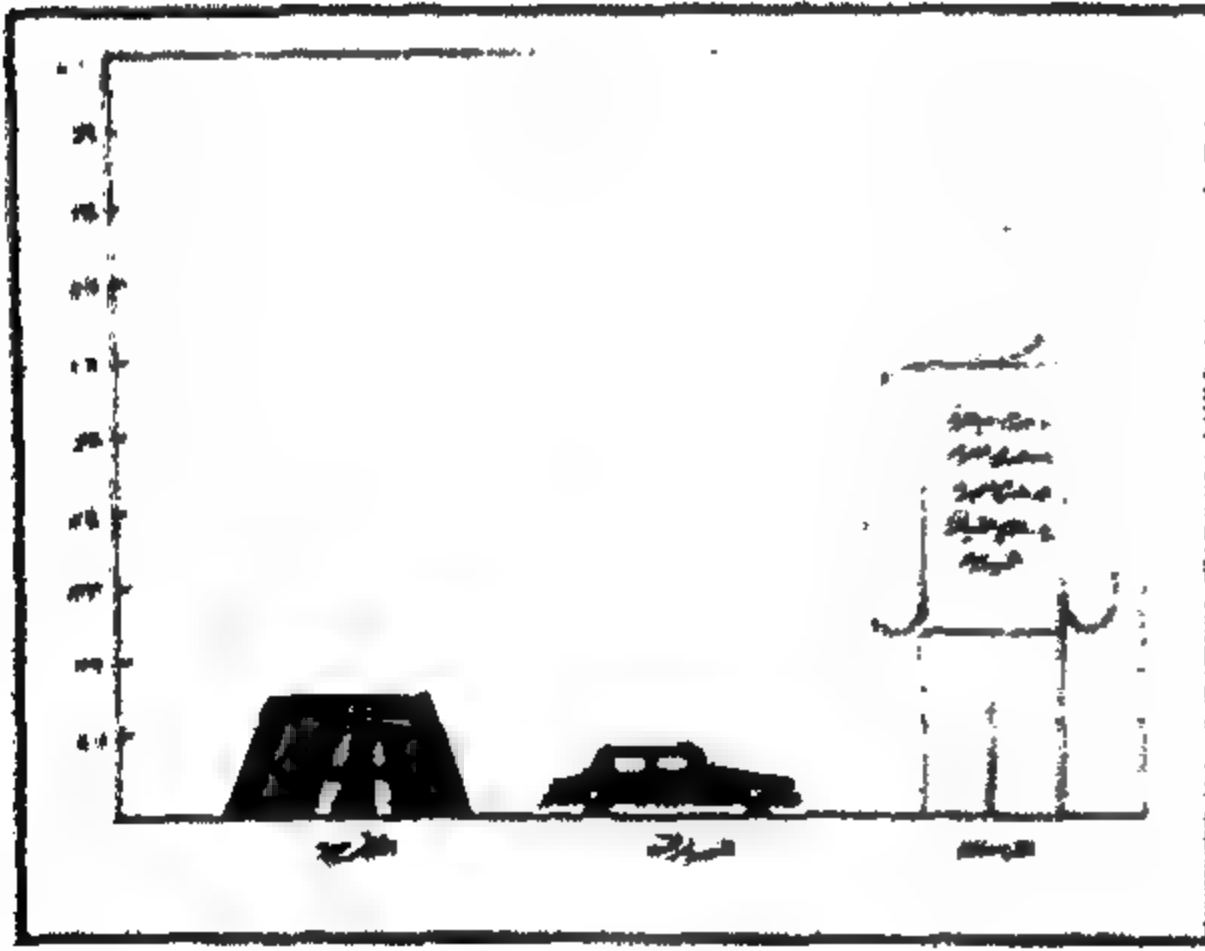
الفصل الثامن

عناصر العلاقة المرورية

عند التصدى لعلاج مشكلة ما ينبغي التعرف على حجمها، وأبعادها، وعناصرها، والعوامل المساعدة على تفاقمها أو تعقيدها، ليتسنى بعد ذلك التوصل إلى الحلول المرحلية والجزئية لمواجهتها، ثم القضاء عليها.

ومشكلة المرور واحدة من المشاكل التى يتصدى لها رجال الأمن، وعليهم مواجهتها، ويقتضيهم واجبهم محاصرتها والقضاء عليها، لذا نجد لزماً علينا قبل أن ندخل فى تفاصيل التنظيم واجراءات التنفيذ أن نحلل العلاقة المرورية إلى عناصرها الأولية، لنعرف أى هذه العناصر له التأثير الأكبر فى تعقيد المشكلة، وعن أى هذه العناصر يمكن إيجاد الحلول أو البدائل..

عناصر العلاقة المرورية ثلاثة:



الإنسان
الطريق
السيارة

العنصر الأول: الإنسان:

فالإنسان حالة كونه مستعملاً للطريق سواء كان ماشياً أو راكباً. يُعَدُّ أهم عناصر العلاقة المرورية، لأنه العنصر الوحيد الذى يتميز بالفعل، ومن ثمَّ فهو الذى يدرك المشكلة، ويجدُّ فى تلافى آثارها

الضارة إيثارًا للسلامة، وهو الذى يستطيع أن يتفهم أهمية إيجاد الحلول والبدائل، وبالتالي يستجيب لمتطلبات الحل بشكل مباشر... وبرغم أهمية الإنسان كعنصر فعال فى العلاقة المرورية، فإننا سنبدأ هذه الدراسة بالعنصرين الآخرَين: الطريق، والسيارة، ثم نتناول الإنسان بعد ذلك بمزيد من التفصيل.

وينبغى النظر إلى هذه العناصر الثلاثة فى ضوء الظروف البيئية والاجتماعية والاقتصادية التى يعيشها البلد، وأن نفكر فى الحلول طبقاً لما هو متعارف عليه من مستويات التفكير والسلوك لدى الأفراد المستهدفين بالحل.

ويقسم خبراء المرور العنصر الإنسانى فى حوادث المرور إلى النوعيات التالية:

المجموعة الأولى: المتحررون أو الخالون من الحوادث: وهذه المجموعة تمثل الغالبية العظمى من قائدى السيارات، ونسبتها (٧٠-٧٥%) من جميع قائدى السيارات فى العالم.. ومن أهم ما تتميز به هذه المجموعة من صفات هى احترامها للنظام، وتقديرها للمسئولية الاجتماعية، ويكون ذلك راجعاً بالطبع إلى النشأة الواعية فى بيئة محافظة على التقاليد والتراث، بالإضافة إلى أن الغالبية العظمى من هذه الفئة يعيشون بصفة عامة حياة طبيعية، ولهم أقل مشاكل عائلية ووظيفية، أولاً يعانون منها بشكل حاد.

المجموعة الثانية: المعرّضون للحوادث: وتمثل هذه المجموعة قرابة (٢٠-٢٥%) من مجموعة قائدى السيارات، ويتصف أفراد هذه المجموعة بأنهم كانوا لفترة طويلة ممن ينحدرون فى المجموعة الأولى (الخالون من الحوادث)، إلا أنهم لسبب أو لآخر قد أصبح بعضهم عرضة للحوادث، وقد يكون هذا السبب وقتياً، كظروف مرضية طارئة، أو معاناة لنشوء ظروف اجتماعية أو نفسية خاصة.. وقد وقع الحادث تحت تأثير هذه الظروف دون قصد منهم.. برغم محاولاتهم تفادى ما يقع أثناء القيادة.. وقد ترجع أسباب حوادث الغالبية من هؤلاء إلى عدم التأنى والاندفاع، وعدم تحاشى أخطاء الآخرين.. وتؤكد البحوث

أن بعضهم لا بد أن يكون عرضة للحوادث تحت تأثير ظروف مرضية جسمانية، ومنها الأمراض المتعلقة بقوة الإبصار.

المجموعة الثالثة : مسبب الحوادث:

وتمثل هذه المجموعة - لحسن الحظ - أقل المجموعات الثلاث، وتشكل حوالي (٢٥ %) من مجموع قاندى السيارات تقريباً .. وأهم ما يتميز به بعض أفراد هذه المجموعة التحلل من القيود الاجتماعية، وعدم التقدير للمسئولية تجاه الأسرة والمجتمع على حد سواء.

ومنهم من لا يحترمون الأنظمة الإلهية، أو الوضعية، والغالبية العظمى من أفراد هذه المجموعة كانت تربيتهم فى بيوت لم تعرف الاستقرار العائلى أو العاطفى، أو ممن أصيبوا بصدمات فشل، سواء فى الناحية العاطفية أو العملية، وتحولت كل هذه العوامل مع مرور الزمن إلى حقد، ونظرة متشائمة إلى كل ما يحيط بالفرد منهم ... ومن البديهي - كما أكدت الدراسات - أنه كلما زاد عدد ساعات القيادة للفرد الواحد ازداد بالتالى عدد الحوادث التى تشكل فى واقعها نسبة (٧%) من مجموع حوادث قاندى السيارات. ولعل هذه النتيجة تبرز العلاقة بين عدد الحوادث وعدد الساعات التى يقضيها السائق فى القيادة، وتقدم الإجابة للسؤال المطروح حول زيادة نسبة الحوادث التى تقع فيها دوريات المرور .

العنصر الثانى: عنصر الطريق:

تمثل الطرق بالنسبة لبلد ما الشرايين بالنسبة لجسم الإنسان، فكما أن الدماء التى تتحرك داخل هذه الشرايين تحمل الغذاء والأكسجين النقى للجسم، وكذلك الطرق، تتحرك فيها وسائل النقل حاملة مواد الغذاء ومواد الثقيف إلى جسم المجتمع وعقله، ومن ثم لا غنى عن هذه الطرق، كما أنه يتوقف على جودتها وحسن تخطيطها وإعدادها فعالية تنفيذ خطط الدولة فى التحرك نحو أهداف التنمية. وإذا نظرنا إلى الطرق عندنا وجدنا منها القديم، ومنها حديث النشأة، لذا فقد أحسن تخطيط الشوارع الجديدة، وتم تحسين أوضاع الشوارع القديمة، وبذلت الدولة فى سبيل ذلك

بسبب سخاء لتصبح شوارع المدن في المستوى الملائم لحركة مرورية شديدة الكثافة. كما ربطت البلاد بشبكة طرق طويلة على نفس المستوى، بل تتفوق في كثير من عناصر التخطيط والتنفيذ...

العنصر الثالث: السيارة:

وهي العنصر الذي ينجم الخطر منه مباشرة .. وهي بذاتها لا خطر منها، بل إنها اخترعت لتخدم الإنسان، ولتوفر له الراحة والأمان، والسرعة في انتقاله من مكان لآخر، ولكن إساءة استخدامها، أو استخدامها ممن لا يجيد قيادتها والسيطرة عليها، أو إهمال صيانتها حتى تفقد بعض مقومات المتانة والأمان، كل ذلك يؤدي إلى تسببها في إحداث الضرر للآخرين..

وبهذا يصبح الطريق والسيارة عنصرين متأثرين بسلوك العنصر الأول، وهو "الإنسان".

الفصل التاسع

أهم التعديلات الجديدة على قانون المرور

ماهى الحاجة الى التعديلات الجديدة لقانون المرور ؟



لقد صدر قانون المرور الجديد وتم تطبيقه بداية من شهر أغسطس عام ٢٠٠٨ م ويهدف الى تحقيق عنصر الردع الذي كان يفتقده القانون القديم وحرصا من دار الفقه والسياسة والسياسة على تعريف المتدربين بأهم تفاصيل القانون الجديد بشكل مبسط وواضح تفاديا لمخالفة القانون والوقوع تحت طائلته تستعرض الدار من خلال الجدول التالي تلخيصا للقانون الجديد فى عنصرين وهى المخالفة والعقوبة المقترنة بها املين قيادة سالمة للجميع .

نوع المخالفة		نوع العقوبة
		عقوبة الغرامة
		او عقوبة اخرى
عدم وضع السائق لحزام الأمان	من ١٠٠ الى ٣٠٠ جنيه	الحبس من شهر الى ٣ اشهر
إستخدام المحمول يدويا	من ١٠٠ الى ٣٠٠ جنيه	لا يوجد
الإننتظار الخاطئ	لا يوجد	سحب رخصة القيادة لمدة لا تقل عن شهر
قيادة المركبة ليلا بدون استعمال الأنوار الأمامية والخلفية او وجود عاكس الأنوار المقررة	لا يوجد	سحب رخصة القيادة لمدة تقل عن ستة اشهر
قيادة المركبة في مواكب خاصة بدون تصريح	لا يوجد	سحب رخصة القيادة لمدة لا تقل عن شهر
عدم وجود مثلث عاكس للرؤية	لا يوجد	سحب رخصة القيادة لمدة لا تقل عن شهر
عدم وجود حقيبة اسعافات أولية بالسيارة	لا يوجد	سحب رخصة التسيير لمدة لا تقل عن شهر

نوع المخالفة		نوع العقوبة
		عقوبة الغرامة
		او عقوبة اخرى
استخدام الانوار المبهرة ليلا بطريقة خاطئة	لا يوجد	سحب رخصة القيادة لمدة لا تقل عن شهر
عدم استخدام غطاء الرأس الواقى اثناء قيادة الدراجة النارية	ليست اقل من ١٠٠ جنيه	لا يوجد
الإمتناع عن نقل الركاب (بالنسبة لمركبات الأجرة)	من ٣٠٠ الى ١٥٠٠ جنيه	لا يوجد
القيام بطلب اجرة اكثر من المقرر	من ٣٠٠ الى ١٥٠٠ جنيه	لا يوجد
نقل عدد من الركاب يزيد عن الحد الأقصى المقرر (بالنسبة لمركبات الأجرة)	من ٣٠٠ الى ١٥٠٠ جنيه	لا يوجد
نقل الركاب من غير مواقف الإنتظار المخصصة (بالنسبة لمركبات الأجرة)	من ٣٠٠ الى ١٥٠٠ جنيه	لا يوجد
مخالفة خط سير المركبة الأجرة المحدد	لا يوجد	سحب رخصة التسيير لمدة لا تقل عن شهر
السير بالسيارة الأجرة	لا يوجد	سحب رخصة التسيير

نوع المخالفة		نوع العقوبة
عقوبة الغرامة		او عقوبة اخرى
عدم تثبيت اللوحات المعدنية للمركبة في المكان المقرر لها	من ١٠٠ الى ٣٠٠ جنيه	لا يوجد
عدم تزويد المركبة بأجهزة الإطفاء الصالحة لاستعمال او عدم جعلها في متناول قائد السيارة والركاب	من ١٠٠ الى ٣٠٠ جنيه	لا يوجد
عدم حمل مركبة النقل البطيء للوحة المعدنية المنصرفة او استعمال لوحة غير المنصرفة او تغيير بيانات او لون اللوحة	من ١٠٠ الى ٣٠٠ جنيه	لا يوجد
عدم توافر شروط الأمن والمتانة	لا يوجد	سحب رخصة تسيير المركبة وفي حالة العود تضاعف مدة السحب وفي حالة التكرار تلغى الرخصة ولا يجوز اعادتها قبل مضي ٣ سنوات

نوع المخالفة		نوع العقوبة
		عقوبة الغرامة او عقوبة اخرى
كل من تعمد السير عكس الاتجاه		الحبس من ١٠٠٠ جنيه الى ٣٠٠٠ جنيه
ازالة او فك الكلابش بمعرفتك		الحبس مدة لا تزيد عن سنة اشهر
ارتكاب أفعال منافية للآداب العامة داخل السيارة		الحبس مدة لا تزيد عن سنة اشهر
قيادة مركبة تحت تأثير خمر أو مخدر		الحبس مدة لا تزيد على سنة اشهر
إستخراج أو إستخدام أكثر من رخصة أو غير بطريقة غير مشروعة من حالة الرخصة أو اتفق أ ساعد أو ساهم بأية طريقة		الحبس مدة لا تزيد عن سنة
		لا تقل عن ١٠٠٠ جنيه ولا تزيد عن ٥٠٠٠ جنيه

		على إستخراج رخصة قيادة جديدة بدلاً من رخصة المسحوبة أو الملغاة
لا تزيد عن ٦ شهور حبس	١٠٠ جنيه إلى ٥٠٠ جنيه	كل من قاد مركبة دون الحصول على رخصة تسيير أو رخصة قيادة

نوع المخالفة		نوع العقوبة
		عقوبة الغرامة
		او عقوبة اخرى
عدم تركيب جهاز محدد السرعة وتسجيل البيانات وكذا كل من حاز أو استعمل أجهزة تكشف أو تنذر بمواقع أجهزة تحديد السرعات أو تؤثر على عملها	لا تقل عن ١٥٠٠ جنيه ولا تزيد عن ٣٠٠٠ جنيه وفي حالة العود خلال سنة من تاريخ الحكم النهائي بالادانة تضاعف	الحبس سنة أشهر وفي حالة العود خلال سنة من تاريخ الحكم النهائي بالادانة تضاعف
كل قائد مركبة تسبب في تلويث الطريق بالقاء فضلات او مخلفات بناء او اية اشياء اخرى وكذلك كل من قاد مركبة	لا تقل عن ١٠٠ جنيه ولا تزيد عن ١٥٠٠ جنيه وفي حالة العود خلال ثلاثة اشهر من	لا توجد

<p>تاريخ ارتكاب الفعل السابق تضاعف قيمة الغرامة وفي حالة العود مرة ثالثة خلال سنة اشهر من تاريخ الفعل الثاني يعاقب بنفس الغرامة مع سحب رخصة القيادة لمدة عام</p>	<p>في الطريق تصدر اصواتا مزعجة او ينبعث منها دخان كثيف او عادم غير مطابق للشروط البيئية او رائحة كريهة او تتطاير من حمولتها او تسيل منها مواد قابلة للاشتعال او مضرّة بالصحة العامة او مؤثرة في صلاحية الطريق للمرور او يتساقط من حمولتها ما ينال من سلامة الطريق او يشكل خطرا او ايذاء لمستعمليه</p>
--	---

نوع المخالفة		نوع العقوبة	
		عقوبة الغرامة	او عقوبة اخرى
تعطيل حركة المرور أو تعويقها		لا تقل عن ٥٠٠ جنيه ولا تزيد عن ٢٠٠٠ جنيه	لا يوجد
كل من سمح بقيادة مركبة لمن هو دون الثامنة عشر أو لأى شخص غير مرخص له بالقيادة اذا نجم عن ذلك حدوث اصابة أو وفاة أو		يعاقب بنفس العقوبة المقررة للفعل	يعاقب بنفس العقوبة المقررة للفعل

		ضرر للغير
الحبس مدة لا تقل عن ستة أشهر	لا تقل عن ٢٠٠٠٠ جنيه ولا تجاوز ٥٠٠٠٠ جنيه	كل من قاد مركبة لنقل مواد أو سلع أو أدوات أو أشياء من المحظور تداولها أو نقلها
الحبس مدة لا تزيد عن سنة وتضاعف عند العود لارتكاب نفس الفعل خلال سنة	لا تقل عن ١٠٠٠ جنيه ولا تزيد عن ٣٠٠٠ جنيه وتضاعف في حالة العود لارتكاب نفس الفعل خلال سنة	كل من أقام مطبا صناعيا دون ترخيص أو قام بغلق مكان أو اقتطاعا أو أعاقه المرور أو تعريض الارواح أو الاموال للخطر
	لا تقل عن ١٠٠ جنيه ولا تزيد عن ١٠٠٠ جنيه وفي حالة العود خلال ستة أشهر من تاريخ الحكم النهائي بالادانة تضاعف العقوبة المالية	كل من أستعمل جهاز التنبيه في غير الغرض المخصص من أجله وكل قائد مركبة لا يغلق متعمدا أبواب كامل اثناء السير بها وكل قائد مركبة يعتمد التوقف أو السير ببطئ شديد على الكبارى أو عند مطالعها أو منازلها أو في الانفاق أو عند مداخلها أو مخارجها أو في تقاطع

كما وحذر القانون الجديد بأنه لا يجوز لأحد ممارسة مهنة معلمي قيادة المركبات إلا بعد الحصول على ترخيص بذلك من إدارة المرور المختصة واشتراط شروط ومنهج لمدارس تعليم القيادة * ومن أهم ما جاء بقانون المرور الجديد

* تضاعف عقوبة الغرامة المالية عند ارتكاب أى من الأفعال المشار إليها فى احكام الغرامات خلال ستة اشهر من تاريخ الحكم النهائي بالإدانة وفى جميع الأحوال تضاعف العقوبة السالبة للحرية والمالية عند ارتكاب أى من الأفعال المشار إليها خلال ستة اشهر من تاريخ الحكم النهائي بالإدانة

عند عدم توافر شروط الأمن والمتانة يجوز منح المركبة ترخيصاً مؤقتاً بالسير لمدة لا تزيد عن سبعة ايام لإستيفاء شروط الأمن والمتانة كما يجوز منحها ترخيصاً اخر لمدة ٢٤ ساعة لتسييرها الى المرور لإعادة الفحص

* كما عاقب القانون على كل قائد مركبة تسبب فى تلويث الطريق او القاء فضلات او مخلفات او اشياء اخرى وكذلك كل من قاد مركبة فى الطريق تصدر اصوات مزعجة او ينبعث منها دخان كثيف او عادم غير مطابق لشروط البيئة او رائحة كريهة او تطاير من حمولتها او تسيل منها مواد قابلة للاشتعال او مضررة بالصحة العامة او مؤثرة فى صلاحية الطريق للمرور او يتساق من حمولتها ما ينال من سلامة الطريق او يشكل خطراً او ايذاء لمستعمليه بعقوبة لا تقل عن ١٠٠ ولا تزيد عن ١٥٠٠ جنيه فإذا ارتكب قائد المركبة الفعل ذاته خلال ٣ اشهر تضاعف قيمة الغرامة المشار إليها وفى حالة العود الى الفعل ذاته مرة ثالثة خلال ٦ اشهر من تاريخ ارتكاب الفعل الثانى يعاقب بالغرامة الأخيرة مع سحب رخصة القيادة لمدة عام

* كما عاقب القانون على عدم تركيب جهاز محدد السرعة وجهاز تسجيل البيانات فى مركبات النقل والسياحة المحددة بالقانون وكذا من حاذ فى المركبة او استخدم اجهزة تؤثر او تتلذ عن اجهزة

قياس سرعة المركبات المرورية والتي تقضي المحكمة بمصادرتها وتضاعف العقوبة السالبة للحرية وعقوبة الغرامة عند العود الى الفعل ذاته خلال سنة من تاريخ الحكم النهائي
* التوك توك:

قام القانون الجديد بتقنين اوضاع التوك توك حيث سيتم ترخيصها اجرة موتوسيكل ولا بد لقائدها ان يكون لديه رخصة مهنية وسيتم مراجعة شروط الأمن والمتانة طبقا لشروط وزارة الصناعة والتجارة إلا ان القانون ترك الأعداد والألوان وخطوط السير والأجرة والمواقف للمحافظ مع تشديد الرقابة عليه حتى لا يصل التوك توك الى الطرق السريعة وعواصم المحافظات
* تغليظ العقوبة:

كما يواجه القانون إستهتار السائقين والقيادة برعونة وسرعة جنونية والقيادة بدون رخصة خاصة لمن هم دون السن حيث تم تغليظ العقوبة لتصل الى الحبس غير الوجوبي بمعنى ان تكون الغرامة او الحبس اذا تكررت المخالفة من نفس الشخص
* التاكسي:

وبالنسبة للتاكسي احوال القانون سيارات التاكسي التي يزيد عمرها عن عشرين سنة الى ذاكرة التاريخ حيث تم تكهينها او تحويلها الى سيارة ملاكي لمنع تعطل المرور بسبب تعطلها في الشوارع وعلى الكبارى والأنفاق وتقليل نسبة التلوث واعطى القانون مهلة ٣ سنوات لأصحاب سيارات التاكسي لتوفيق اوضاعهم عن طريق نفس الصندوق والحصول على سيارة حديثة بالغاز والعدادات الديجيتال ويأخذ صاحبها نفس اللوحة على التاكسي القديم
* عدم سماح:

لن يسمح القانون الجديد بإنشاء مطبات إلا بترخيص من الحى بعد تشكيل لجنة يشارك فيها خبراء المرور ويتم انشاء مطبات قانونية ذات ألوان مميزة وعلامات تحذيرية اما اقامة السلاسل فقد حذر القانون اصحابها بازالتها على نفقتهم الخاصة مع الغرامة او الحبس

* اشارات ديجيتال:

وسوف تشهد شوارع الجمهورية طفرة تكنولوجية تتمثل في تركيب اشارات ضوئية ديجيتال لتخفيف تواجد افراد المرور بالشوارع حيث تقوم الإشارات الجديدة بتصوير السيارات التي تتخطى الخطوط ويتم تحرير مخالفات لها عقوبتها مغالطة حتى يحترم الجميع الإشارات ويتوقفون امام الإشارات الحمراء

* تسهيل:

واضاف القانون الجديد للمرور إمكانية دفع المخالفات فوريا كما ان المخالف يمكنه دفع نصف الحد الأدنى للمخالفة في الحال وتنقضي بذلك العقوبة فوراً وإذا لم يدفعها فوراً حدد له القانون ثلاثة ايام للذهاب الى نيابة المرور وفي هذه الحالة يدفع الحد الأدنى لكن اذا لم يذهب الى نيابة المرور خلال ثلاثة ايام يكون مصيره محكمة المرور عند التجديد وفي هذه الحالة يدفع الحد الأقصى للعقوبة

* تكنولوجيا جديدة:

تم ربط كل نيابات المرور مع ادارات المرور بشبكة معلومات واحدة بحيث اذا اخذ مواطن مخالفة في اسوان تظهر في نفس اللحظة بالقاهرة حيث تم انشاء غرفة عمليات بالإدارة العامة للمرور

اللوحات المعدنية:

ولم ينسى القانون اللوحات المعدنية حيث انها غير قابلة للتزوير وبها بار كود يعمل على الجهاز الذي يحمله ضابط المرور واللوحة مؤمنة مكتوب عليها كلمة مصر فلوحة القاهرة تتكون من ٣ حروف و ٣ ارقام والجيزة ٤ ارقام وحرفين وباقي المحافظات تتكون من ٤ ارقام و ٣ حروف ويوجد في كل لوحة حرف يدل على المحافظة لا يعرفه احد ويوجد اسفل كلمة مصر خط يميز نوع الترخيص أجرة او ملاكي او نقل واللوحة لا يمكن تزويرها او فكها إلا عن طريق ادارات المرور من اجل القضاء على وسائل

النصب في المركبات كما ان القانون الجديد اقر عدم اعادة السيارات التي تدخل مصر بنظام التريتيك إلا بعد دفع مخالفاتها كما يلزم المواطنين بالالتزام بالحارة المرورية على الطرق السريعة

وهذه نبذة مبسطة عن ما جاء من تعديلات على قانون المرور نطرحها على القارئ لكي يتفهم ما جاء حتى لا يقع تحت طائلة القانون

مصادر المؤلف

١- المصادر العربية

- القرآن الكريم كتاب الله عز وجل
- سنة رسول الله العدنان صلى الله عليه وسلم وما روى عنه البخاري ومسلم
- قانون المرور رقم ٦٦ لسنة ١٩٧٣ م في جمهورية مصر العربية والمعدل بالقانون رقم ١٥٥ لسنة ١٩٩٩ م
- اللائحة التنفيذية للقانون السابق الصادرة برقم ٢٧٧٧ لسنة ٢٠٠٠ م.
- الدراسات العلمية والعملية لنفس المؤلف وهي عبارة عن مجهود شخصي له .
- المذكرات والنشرات والأبحاث لمؤتمر الشرطة المصرية/العصرية لسنة ٢٠٠٠ م.
- كتاب قواعد واداب المرور والأنظمة العلمية للقيادة الامنة والمسجلة برقم ايداع محلي رقم ١٧٢٧٦/٢٠٠٠ والترقيم الدولي رقم ٢-٣١٦٧-٠٤-٩٧٧ I.S.B.N من مؤلفات السيد الشريف اللواء / يسري محمد الروبي .
- مؤلف كيفية تطبيق القانون كحل من حلول مشكلة المرور والمسجلة برقم ايداع محلي رقم ٢٧٤٦٧/٢٠٠١ من مؤلفات السيد الشريف اللواء / يسري محمد الروبي والترقيم الدولي رقم ٢-٣١٦٧-٠٤-٩٧٧ I.S.B.N .
- مؤلف سيارة الأغاثة وهو من مؤلفات السيد الشريف اللواء / يسري الروبي
- مؤلف رخص السير واجراءات اصدارها من تسجيل وفحص وصرف اللوحات واصدار الرخصة وهو من مؤلفات السيد الشريف اللواء / يسري الروبي.
- مؤلف اجراءات المعاينة والتحقيق المتبعة في حوادث المرور وهو من مؤلفات السيد الشريف اللواء / يسري الروبي .

- مؤلف رجل المرور وتنظيم حركة السير للسيد الشريف اللواء يسري الروبي.
- مؤلف القيادة الوقائية بجزئيه للسيد الشريف اللواء / يسري الروبي.
- مؤلف دور رجل المرور في المنظومة المرورية للسيد الشريف اللواء / يسري الروبي.
- مؤلف الدوريات المرورية للسيد الشريف اللواء / يسري الروبي
- مؤلف أهداف ومهام العمل المروري للسيد الشريف اللواء / يسري الروبي.
- مؤلف التقنية الحديثة في مجال المرور للسيد الشريف اللواء / يسري الروبي.
- مؤلف مايتبع حيال السيارات المبلغ بسرقتها للسيد الشريف اللواء / يسري الروبي.
- مؤلف إدارة الأزمات المرورية للسيد الشريف اللواء / يسري الروبي.
- مؤلف تنظيم مسرح الحادث المروري للسيد الشريف اللواء / يسري الروبي.
- مؤلف مهارات القاء القبض والتفتيش للسيد الشريف اللواء / سراج الدين الروبي الخبير الدولي الأمني .
- مؤلف المداهمة والتفتيش للسيد الشريف / اللواء سراج الدين الروبي الخبير الدولي الأمني.
- مؤلف المحاكمات العسكرية في الشرطة للسيد الشريف اللواء / سراج الدين الروبي الخبير الدولي الأمني
- الخبرة الخاصة بالسيد الشريف اللواء / يسري محمد الروبي خلال عملة بالمرور بجمهورية مصر العربية .
- الزيارات الميدانية للمؤلف لمختلف أنظمة دول العالم في هذا الشأن .

٢ - المصادر الأجنبية

١- Traffic Signals

F.V webster B.Sc. Ph.D.

B.M Coffe. B.Sc. AMIEE.

٢- Driving And Traffic Safety Education

James E. Aaron ; Marland K.Strasser

Safety Center , southern Illinios university.

٣- Private Motoring in England and Wales.

By P.G. Gray

London. Her Majest's Stateway Office 1979

٤- Highway Safety Policies for police Executive

Highway Safety Division

International Association Chiefs of police.

٥- Traffic Accident Investigation Manual

J.stanndard Baker

The Traffic Institute, Northwestren University.

٦- Chicagho Traffic Institute for High Officers

٧- The Driving Simulator Method

Highway Traffic Safety Department

Michigan State University

East Lancing, Michigan . USA .

٨- United Nations Conference on Road and Motor

Transport

Geneva, ٢٣ August — ١٩ September, ١٩٤٩

٩-World Roads Statistics ١٩٦٨— ١٩٧٢٩

Geneva ٦٣, rue de Lousanne.

١٠- Education for Safe Living

Herbert J. Stack ; J. Duke Elkow

New York University, Traffic Safety Center.

١١-Pedetrain Protection

American Auto mobile Association

Traffic Engineering of Deptt. of Wash.

١٢- The Patrol Operation

George W. O'connor

Charles G. Nanderfoseh.

*١٣- Organization for Traffic Safety in your
Community.*

Essential of Planning and Effective Program

Walter D. Ladd.

G.G. Stewart.

١٤- The Psychology of Driving

A.R Jouer, M.A. MS. Ph.D.

Director, Driving Research Laboratory.

Iow State University.

*١٥- Human Factors In Highway Traffic Safety
Research*

T.W. Fortes ; Michingan State University.

١٦- what Every Driver Must Know

State of Michigan

March, ١٩٦٧.

- مستخرج من بيانات حوادث نيوز ساوث ويلز (RTA) .
- أسباب الوفيات المكتب الاسترالى للإحصائيات ٢٠٠١ .
- المكتب الاسترالى لسلامة النقل ٢٠٠٢ (ATSB) .
- مكتب إقتصاديات النقل (BTE) تكلفة حوادث التصادم .
- كتاب الأداء سيمسون (١٩٩٦) .
- كلارك وترومان (٢٠٠١) .
- دائرة البيئة والنقل - لندن - (DTER) .
- محاضرة المؤتمر الواحد والعشرين للجمعية الامريكية لطب النقل الالى - كندا - (RTA) .
- كتيب مؤهلات السائق نيوز ساوث ويلز .
- مستخرج من الرسوم البيانية لاصابات الكحول - بنسلفانيا - امريكا .
- مستخرج من الارهاق (TAC) .
- الجمعية الامريكية للسيارات (AAA) .
- متسوبولوس ،محاضرة مؤتمر أبحاث سلامة الطريق (٢٠٠١) .
- تقرير وحدة أبحاث حوادث الطريق (NHMCR) جامعة أدلايد .
- دائرة سلامة الطريق وإدارة المرور (٢٠٠١) باريس .
- المكتب الفيدرالى لسلامة الطريق - سرعة السير ومخاطرة الاشتراك فى حدوث تصادم (١٩٩٧) .
- أبحاث الطريق والنقل فى سكاتدينافيا (١٩٩٩) .

خاتمة

عزيزي رجل المرور أعاتك الله على تقديم خدماتك إلى مستخدمي الطريق.

والله عز وجل نسأل أن نكون وفقنا لنقل خبرات لنا دامت في حقل المرور أكثر من خمسة وعشرون عاما لك عزيزي القارئ.

وصدق رسول الله الكريم ﷺ حين قال: "خيركم من تعلم العلم وعلمه" صدقت يا حبيبي يا سيدي يا رسول الله ﷺ

مع تحيات المؤلف

السيد الشريف اللواء يسري محمد الروبي

مدير المرور الحولي والإنقاذ والتدخل

المربع في الواحدة رئيس مجلس إدارة الدار

تحذير

المؤلف ومحتوياته مسجلة باسم المؤلف ورقم الإيداع هو ١١٨٦٥/٢٠١٠ والترقيم الدولي هو ٨-٦٦-٩٠-١٧-٩٧٧ محظور الاقتباس أو إعادة النشر أو التصوير إلا بإذن من المؤلف وذلك حسب قانون النشر وكل نسخة ليس بها العلامة المائية علي جميع صفحاتها وغير موقعة من المؤلف بالمداد الأحمر وبخط يده تعتبر تقليداً.



حقوق الطبع والنشر محفوظة لدار الخبرة للسلامة
والتدريب وإصدارات المنظومة المرورية
مدينة ٦ أكتوبر-الحى المتميز-مجاورة ٢-عمارة ٢٨
تليفون: ٨٢٠٨٣٥٤٠٣ فاكس عادى:
٣٨٣٥٢٩٣٣ وفاكس ملون: ٣٣٧٦٢٩٠٠
محمول رئيس مجلس الإدارة: ٠١٢٢١١٧٨٢٤
محمول مدير الدار: ٠١٢٣٧٢٠٢٨٩
محمول مدير التدريب بالدار: ٠١٢٢٢١٦٦٥٩

هذا المؤلف قابل للتجديد والتعديل المستمر حسب مقتضيات المصلحة العامة وما تفرضه طبيعة وتطور أنظمة المرور والقوانين واللوائح المنظمة لها



دار الكتب والوثائق القومية

الشؤون الفنية

إدارة الإيداع القانوني

إقرار بتسليم رقم الإيداع بدار الكتب

طبقاً لقانون الإيداع رقم

١٥/١٤٤٢ ٢٨ ربيع الثاني ١٤٩٢ هـ

عنوان المصنف المؤلف تاريخ النشر عنوان المصنف المؤلف تاريخ النشر

اسم المؤلف السيد محمد البرزنجي المكان طهران - جيلان

اسم الناشر: العنوان:

اسم الطالب الكلية الطراز سنة لول الله

المجلس - ١٩٨٠

الطبعة وتاريخها: عدد الصفحات: مقياس النسخة:

رقم الإيداع: ١١٨٦/٤٠ التوقيع: التاريخ: ١٧/١٢/١٩٧٧

تحريراً في: ١٤١٤ هـ المتمم في: ١٤١٤ هـ

رقم قسومي: 1765 مندوب المرافعة

ملحوظة :

يتم إيداع النسخ المقررة طبقاً للقانونين المشار إليهما في خلال ثلاثة أشهر من تاريخ الحصول على رقم الإيداع على الأقل عند الصفحات النسخة عن ٥٠ صفحة.

أحد قاعات التدريب بدار الخبرة



دار الخبرة للسلامة و التدريب و إصدارات المنظومة المرورية هي أول دار في جمهورية مصر العربية و العالم العربي متخصصة في مجال المنظومة المرورية و علميتها في جميع مراحلها و يشرف عليها نخبة من السادة اللواءات من الخبراء و العلماء في هذا المجال و الدارسين بالولايات المتحدة الأمريكية و أوروبا

بمناسبة افتتاح دار الخبرة للسلامة و التدريب و إصدارات المنظومة المرورية في جمهورية مصر العربية و العالم العربي



مبنى دار الخبرة للسلامة والتدريب وإصدارات المنظومة المرورية

مدينة السادس من أكتوبر الحي المتميز المجاورة الثانية عمارة ٢٨
بجوار بنك الإسكان والتعمير ت ٨٢ ٠٨٢ ٣٨٣٥٤ - فاكس عادي -

٣٣٧٦٢٩٠٠ و فاكس ملون ٣٨٣٥٢٩٣٣

محمول رئيس مجلس الادارة : ٠١٢٢١١٧٨٢٤

محمول المستشار مدير الدار : ٠١٢٣٧٢٠٢٨٩

محمول مدير التدريب بالدار : ٠١٢٢٢١٦٦٥٩

البريد الالكتروني E-mail: darelkhebra@hotmail.com

الموقع الالكتروني www.elroubygroup.com

الفهرس

اسم الموضوع	رقم الصفحة
الغلاف.....	١
اهداء.....	٢
مقدمة.....	٣
السيرة الذاتية والمؤلفات والدورات التدريبية.....	٧
الباب الأول قواعد و آداب المرور.....	٢٥
تمهيد.....	٢٦
الفصل الأول: الحاجة إلى مدارس تعليم قيادة السيارات وتطورها.....	٢٩
الفصل الثاني : قواعد و آداب المرور.....	٣٤
الباب الثاني: بدء السير.....	٤٥
الفصل الاول : الواجبات السابقة قبل دخول السيارة.....	٤٦
الفصل الثاني : الواجبات السابقة لقيادة السيارة.....	٤٧
الفصل الثالث : بدء تشغيل المحرك.....	٤٩
الباب الثالث : لغة التخاطب المرورية.....	٥٨
الفصل الأول :- أهمية لغة التخاطب المرورية.....	٥٩
الفصل الثاني :- أقسام لغة التخاطب المرورية.....	٦١
الفصل الثالث :- لغة التخاطب المرورية بين رجال المرور ومستخدمي الطريق.....	٦٢
الفصل الرابع :- لغة التخاطب المرورية بين مستخدمي الطريق بعضهم ببعض.....	١٠٤
الفصل الخامس :- لغة التخاطب المرورية بين مستخدم الطريق ورجال المرور.....	١٠٩
الباب الرابع.....	١١٠
الفصل الأول : وسائل الأمان بالسيارة لقائدها وركابها.....	١١١
الفصل الثاني: سلامة الإطارات.....	١٢٠
الفصل الثالث : إرشادات وملاحظات ونصائح عامة وهامة.....	١٤٢
الفصل الرابع : دليل تحميل سائقى شاحنات النقل الثقيل.....	١٥٠
الفصل الخامس : الحالات الحرجة وكيفية التعامل معها.....	١٦٦

الفصل السادس : السرعة العالية وكيفية التحكم فيها لتفادي وقوع	
الحوادث	١٧٠.....
الفصل السابع :الاسباب الحقيقية لمعظم الحوادث	١٨٠.....
الفصل الثامن : عناصر العلاقة المرورية	١٨٦.....
الفصل التاسع : أهم التعديلات الجديدة على قانون المرور	١٩٠.....
مصادر المؤلف العربية	٢٠٢.....
مصادر المؤلف الاجنبية	٢٠٤.....
خاتمة	٢٠٧.....
تحذير	٢٠٨.....
مستند الايداع	٢٠٩.....
احد قاعات التدريب بالدار	٢١٠.....
مبنى دار الخبرة	٢١١.....
الفهرس	٢١٢.....
إقرأفى السلسلة	٢١٤.....
مساحة إعلانية	٢١٦.....

الطبعة الاولى

تطلب من دار الخبرة للسلامة والتدريب وإصدارات المنظومة
المرورية

مدينة السادس من اكتوبر الحي المتميز المجاورة الثانية عمارة ٢٨
بجوار بنك الإسكان والتعمير ت ٨٢ ٣٨٣٥٤٠ - فاكس عادى -
٣٣٧٦٢٩٠٠ و فاكس ملون ٣٨٣٥٢٩٣٣

محمول رئيس مجلس الادارة ٠١٢٢١١٧٨٢٤

محمول المستشار مدير الدار ٠١٢٣٧٢٠٢٨٩

محمول مدير التدريب بالدار ٠١٢٢٢١٦٦٥٩

البريد الالكترونى E-mail:darelkhebra@hotmail.com

الموقع الالكترونى www.elroubygroup.com

إقرأ فى السلسلة المرورية

١ - سى جبرء ١٠٠٠ : قواعد واداب المرور - بدء السير - فن القيادة - لغة التخاطب المرورية .

٢ - سى جبرء ١٠٠١ : وسائل الامان بالسيارة - سلامة الاطارات - ارشادات وملاحظات ونصائح - اهم التعديلات الجديدة على قانون المرور .

٣ - سى جبرء ١٠٠٢ : خطوات القيادة - تسلم عجلة القيادة - القيادة واستخدام عصا النقل الرؤيية والتقدير - المناورات الاساسية - التحكم فى الوقت والمسافة التعامل مع مستخدمى الطريق - الحالات الحرجة وكيفية التعامل معها

٤ - سى جبرء ١٠٠٣ : علمية حادث المرور و كيفية وقوعه و كيفية تفاديه او التقليل من آثاره والأحكام الشرعية الحنيفة فى حوادث المرور .

٥ - سى جبرء ١٠٠٤ : رخص القيادة وكيفية الحصول عليها ورخص السير وإجراءات إصدارها
٦ - سى جبرء ١٠٠٥ : سيارة الإغاثة

٧ - سى جبرء ١٠٠٦ : انواع دوريات المرور ومهامها - إستيقاف رجل المرور لقائد السيارة - أهداف ومهام العمل المروري - التقنية الحديثة لأجهزة المرور - الخدمات الهامة والتشريفات
٨ - سى جبرء ١٠٠٧ : أساليب الإستيقاف و القبض و التفتيش والمطاردة لرجال المرور

٩ - سى جبرء ١٠٠٨ : تخطيط وتحقيق الحوادث المرورية وإجراءات المعالجة لها وتحليله الإستنتاج النقط السوداء وتعديلها للحد من الحوادث المستقبلية .

١٠ - سى جبرء ١٠٠٩ : المشاكل والازمات المرورية واسبابها وطرق حلها .

١١ - كتاب سلسلة اقراء المروريه الجبرء ١٠١٠ :
استشعار مصادر الخطر وإبرائة وتفاديه أثناء القيادة .

- كتاب سلسلة إقرأ المرورية الجزء الرابع عشر : دليل سائقى الشاحنات الجزء الاول.


- كتاب سلسلة إقرأ المرورية الجزء الخامس عشر : دليل سائقى الشاحنات الجزء الثانى .

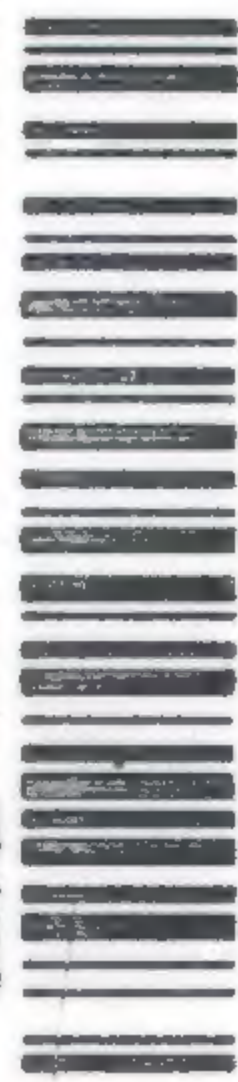
باقى اجزاء المنظومة المرورية تحت الطبع الإصدار

هذه الصفحة والتي تليها
من هذا المؤلف مخصصة لإعلانات
من هو مرتبط بعملية تعليم القيادة
أو إنتاج السيارة أو التأمين الخاص
بها و يمكن تكرار مساحات أخرى
بداخل صفحات هذا المؤلف أيضا
لنفس الغرض بالاتفاق مع الدار

4

1

 Bibliotheca Alexandrina



0743891